EL PERSONAJE
Amédée Gordini.

RADIOGRAFÍAS
Gordini y Rastrojero Diesel 1963.

GORDINI VS FIAT
El duelo entre dos autos chicos que marcaron una época.

RENAULT GORDINI
EL PRIMER RENAULT HECHO EN LA ARGENTINA



RENAULT GORDINI DA 2V 1967. Motor trasero, cuatro cilindros en línea de 845 cc y 40 CV.

Clarín

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014



Clarín

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

TODA LA OBRA,
CAPÍTULO POR CAPÍTULO

Una nueva serie, con más autos, deportivos y pick ups que afianzaron el vínculo de los argentinos con modelos y marcas de todos los tiempos.

01 | **RENAULT GORDINI**
El primer Renault hecho en la Argentina
RASTROJERO
La herramienta de trabajo ideal

02 | **PEUGEOT 404**
Tradición francesa en el país
FORD SIERRA
Confortable y de calidad

03 | **VOLKSWAGEN ESCARABAJO**
El alemán más simpático
RAMBLER AMBASSADOR
Un auto presidencial alcanzable



04 | **TOYOTA COROLLA**
Japonés codiciado

LAND ROVER DEFENDER
Sinónimo de todoterreno

05 | **CHEVROLET 400**
Performance y estilo

KAISER CARABELA
El gran sedán argentino



06 | **FIAT 1500**
La berlina de una época

CITROËN DS
Andaba hasta en tres ruedas



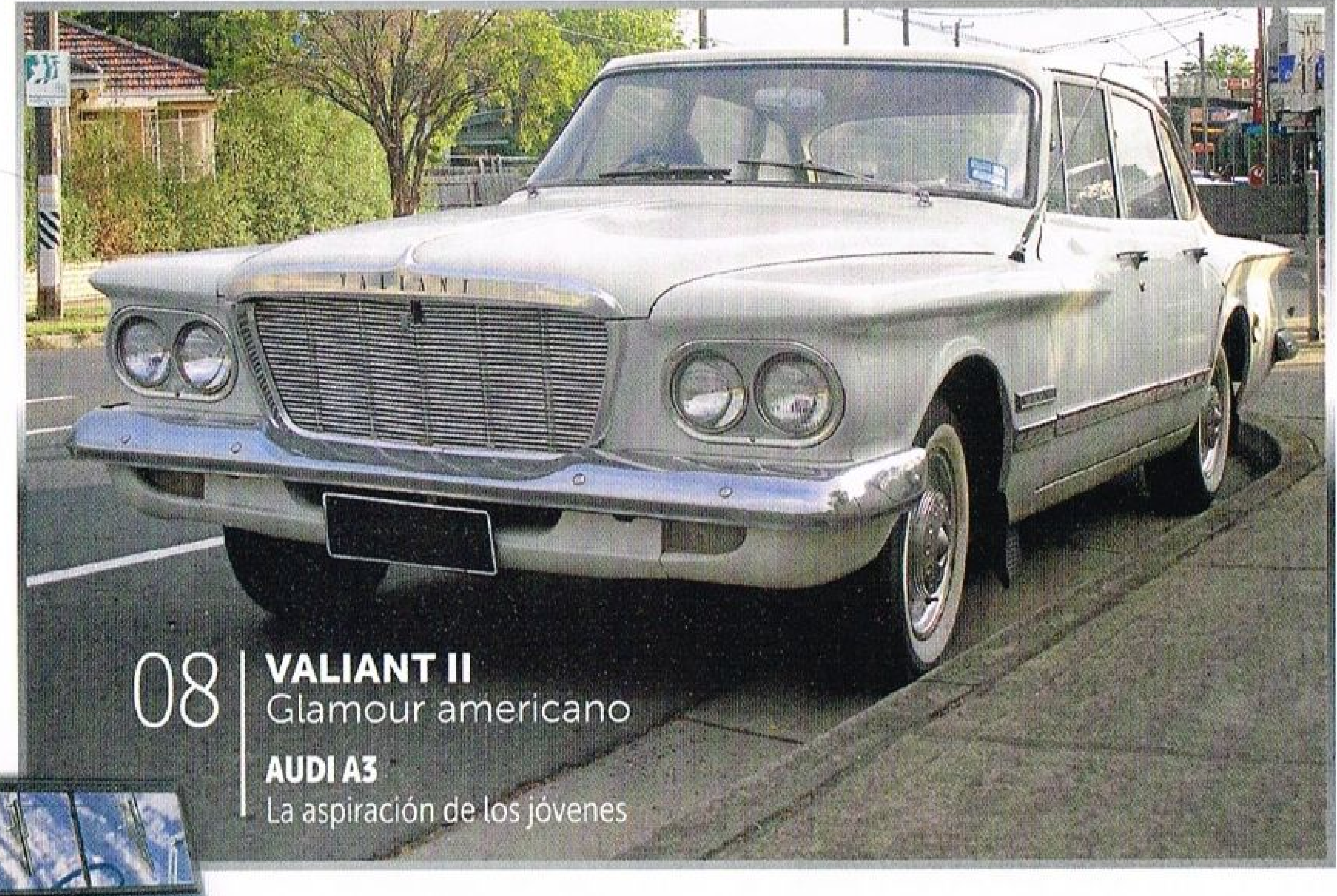
07 | **FORD TAUNUS**
Irresistible y moderno diseño

SIAM DI TELLA
Confiabilidad hecha auto



LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

TODA LA OBRA, CAPÍTULO POR CAPÍTULO



08 | **VALIANT II**
Glamour americano
AUDI A3
La aspiración de los jóvenes

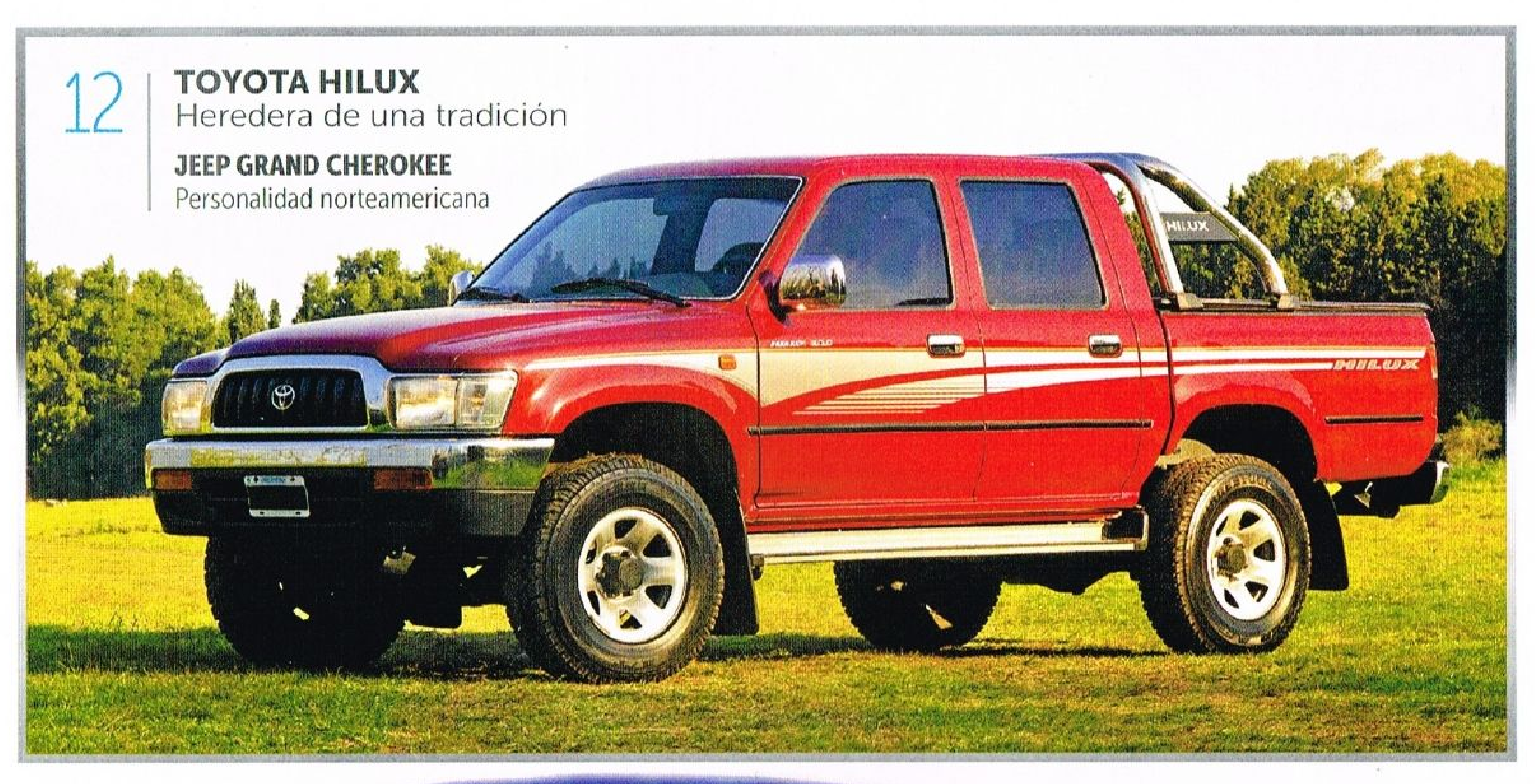


09 | **JEEP**
Con categoría propia
HONDA CR-V
La camioneta para la ciudad

10 | **MERCEDES-BENZ 280**
Refinamiento de una época
FIAT 125
Otro italiano ganador



11 | **ISARD GOGGOMOBIL**
Pequeña joya mecánica
PEUGEOT 505
Constante evolución técnica



12 **TOYOTA HILUX**
Heredera de una tradición

JEEP GRAND CHEROKEE
Personalidad norteamericana



13 **VOLKSWAGEN GOLF**
Deportividad y confiabilidad

ESTANCIERA
El primer SUV que vimos

14 **BMW 318**
Estilo y personalidad únicos

AUDI A4
Un cuatro puertas de estilo



15 **ALFA ROMEO GIULIETTA**
Bella como su nombre de mujer

PEUGEOT 306 CABRIO
Cuando el auto es placer

Clarín

Directora
Ernestina Herrera de Noble
Editor General
Ricardo Kirschbaum

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

Editor General de Proyectos Especiales
Norberto Angeletti
Editor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdocimi
Editor de Proyectos Especiales
Fernando Muñoz Pace
Asesoramiento
Suplemento Deautos de Clarín
Editor Jefe
Victor Russo
Con Diego Geddes, Gastón Leturia
y Hernán Oliveri
Jefe de Arte
Jorge Doneiger

STAFF BYD
Realización
ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
Editor Responsable
Luis Diéguez
Edición
Diego Janczur y Juliana Stagnaro
Diseño de Arte y Diagramación
Florencia Boserup
Fotografía
ETP Producciones

Diéguez, Luis Alberto
Los autos que enamoraron a los argentinos 2014 / Luis Alberto Diéguez ; edición literaria a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2014.
560 p. ; 28x21 cm.
ISBN 978-987-07-2811-5
1. Historia de los Autos. I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Titulo
CDD 388.342
Fecha de catalogación: 10/07/2014

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014
Editorial: Arte Gráfico Editorial Argentino S.A. • Piedras 1743 – Buenos Aires • 1ª Edición – Bs. As. – 8/2014 – 40.000 ejemplares
Impreso en Artes Gráficas Rioplatense S.A. • Libro de edición argentina • Impreso en Argentina • ISBN: 978-987-07-2811-5

Editorial



Inmediatamente después de haber puesto en la mesa de nuestros lectores el primer fascículo de la colección Los Autos que Enamoraron a los Argentinos, la decisión fue pensar en una segunda edición. Con sólo 15 números, la lista de vehículos sentimentalmente cercanos al pasado y a la memoria de los argentinos quedó más que escueta. Había (y hay) para más. Haber tocado el corazón de algunos, provocó el reclamo-deseo de otros. Es por ello que aquí vamos con esta nueva propuesta. Segundas partes serán buenas. Y más completas, con algunos agregados que, esperamos, sean del gusto de todos.

Por ejemplo, protagonistas por partida doble en cada entrega. Una tapa con nuestro "elegido", fotografiado al detalle, en estudio y también por delante de los mejores escenarios porteños, más otra exquisita producción de un ladero de lujo. Cuando la colección se haya completado, se podrá disfrutar de un Renault Gordini y al mismo tiempo de un Rastrojero; de una porción de la historia de los personajes más resonantes del mundo automotriz, e incluso de un emotivo repaso por los grandes capítulos del automovilismo mundial. ¿Se acuerdan de la Maserati 250F o del Mercedes-Benz W196, Flecha de Plata, del Chueco Fangio? ¿Y de la Ferrari 375 del gran Forilán? Todos esos ingredientes para encontrarle el gusto perfecto a esta colección. Para que vayan agendando... Estará el Escarabajo, también el Rambler; no faltará el Peugeot 404, mucho menos el Ford Sierra XR4. ¿Sos fanático de las marcas por sobre los modelos? Toyota, Jeep, Mercedes-Benz, BMW, Alfa Romeo, todas están presentes. Al igual que los clubes de fanáticos; ellos son una fuente de consulta permanente. Estos conocedores al extremo juegan un papel importante dentro de cada fascículo, aportándonos materiales inéditos que enriquecen notablemente la colección.

En síntesis, serán 15 entregas que, esperamos, les permita conectarse con parte de un pasado que nos sigue tocando de cerca. Nuestro objetivo es que esta colección vuelva a enamorarlos como la primera vez.

Victor Russo
Editor del Suplemento Deautos de Clarín

Clarín

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014

RENAULT GORDINI

SUMARIO 1



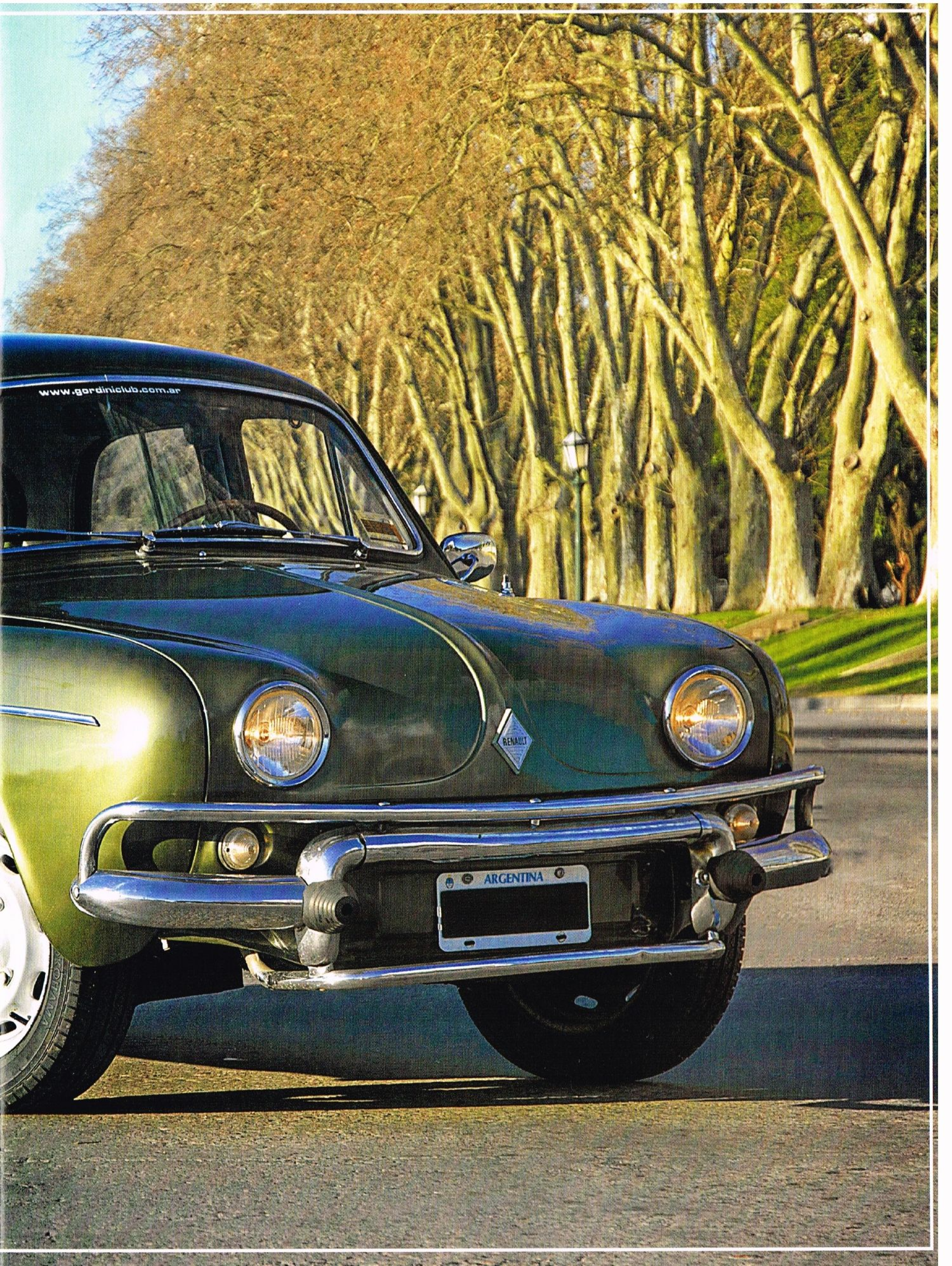




El cuatro puertas para la ciudad

Fue el producto con el que Industrias Kaiser Argentina (IKA) logró conformar a un público de clase media que en los años sesenta buscaba un auto familiar, para todo uso diario, pero con buena habitabilidad.




www.gordiniclub.com.ar
RENAULT
ARGENTINA

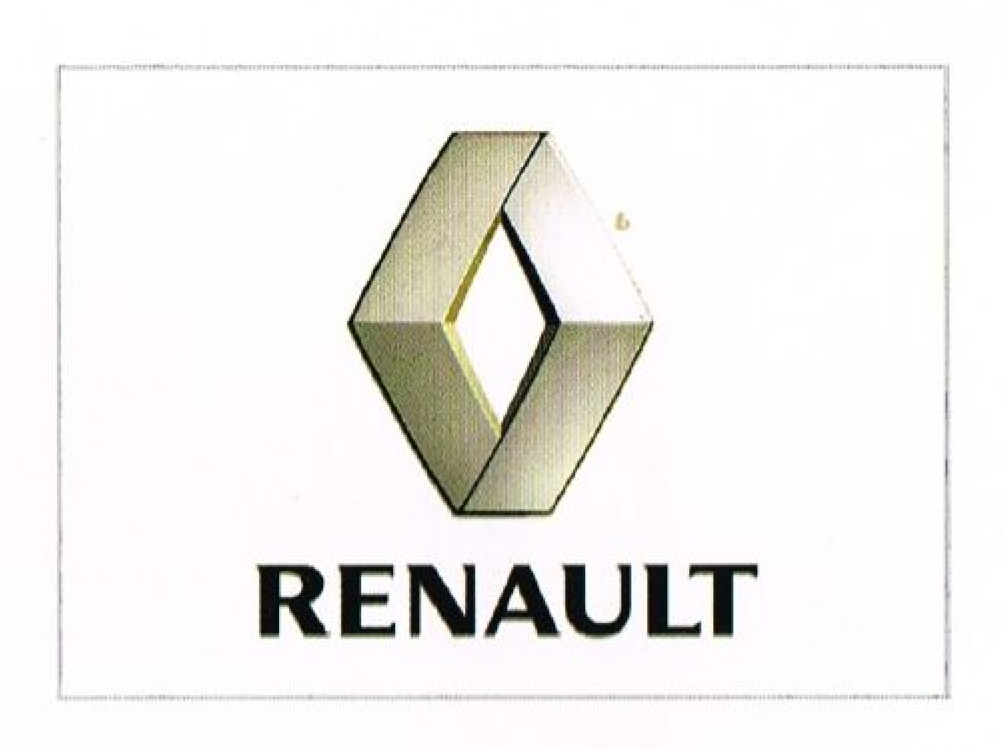


RENAULT GORDINI DA 3V 1969

RENAULT GORDINI

Diseño de avanzada siempre de moda

Esa era una de las frases utilizadas en la promoción de un auto que buscaba continuar con la tradición iniciada por el Dauphine. Mantuvo forma y tamaño de una carrocería de casi cuatro metros de largo, pero agregó detalles estéticos y mejoró la potencia de su motor.



El Gordini tiene sus raíces en el Dauphine, dos modelos que quedaron grabados en el imaginario colectivo como sinónimo uno del otro. Prácticamente eran el mismo auto, y verlos pasar por la calle desde lejos podría confundir al más conocedor como al más distraído observador. El Dauphine fue el primero que comenzó a fabricarse acá, apenas cuatro años más tarde de su aparición mundial, pero el Gordini fue el que sació la sed de los que buscaban un coche que, más que ser un simple medio de transporte, pudiera también aportar elementos distintivos que alimentaran sus egos.

El Dauphine fue originalmente presentado en Francia cuando los pedidos rondaban las mil unidades diarias durante el mes previo a ese hecho. Las solicitudes recibidas por los concesionarios en el mes de febrero, aún antes de que los clientes vieran al auto en persona, hizo que ya hubieran más de 20 mil ansiosos compradores esperando su unidad cuando el lanzamiento finalmente ocurrió, exactamente el 6 de marzo de 1956.

Si bien siempre fue un auto francés, el Dauphine tiene sus costados internacionales. El estilo de su notoriamente curvada carrocería fue finiquitado gracias a la colaboración del carrocero italiano Ghia. Tras su lanzamiento comercial fronteras adentro, pronto comenzó a producirse también en el extranjero, siendo Gran Bretaña el primer país en recibirlo, concretamente en Acton. La lejana Argentina debió esperar cuatro años, pero no fue en vano, porque es el modelo que quedó en la historia como el primer producto Renault fabricado en el país.

Opción deportiva

El ejemplar protagonista de nuestra producción fotográfica es un Gordini DA 2V, tal la denominación codificada del modelo producido entre el 13 de junio de 1962 y el 25 de septiembre de 1968. Fabricado en 1967 por Industrias Kaiser Argentina (IKA), representaba una versión deportiva del Dauphine. Las diferencias mecánicas no eran sustanciales en lo que a motor se refiere, aunque ahora traía algunos caballos más. Sí en la transmisión, que incorporaba la caja de cuatro marchas, con las segunda, tercera y cuarta sincronizadas, en lugar de la de tres engranajes que venía en aquel primer modelo.

FUE EL PRIMER DEPORTIVO DE RENAULT **FABRICADO EN EL PAÍS.**

Su aspecto exterior era el punto destacable. En la época, tenía connotaciones más llamativas que las que podían encontrarse en productos meramente familiares. Su doble moldura lateral, en conjunto con una franja de color, era su característica diferenciadora visual más importante respecto de su antecesor.

En funcionalidad, mantenía la principal característica por la que intentaba diferenciarse de la competencia: cuatro puertas que permitían buen acceso al habitáculo tanto adelante como atrás. Sus casi cuatro metros de largo y una distancia entre ejes de 2,70 m conformaban proporciones dignas de un auto de habitabilidad generosa por ser una primera opción de cero kilómetro para una familia típica.

Uno u otro

Hasta que el Dauphine desapareció de la oferta de IKA, a fines de 1966, el Gordini convivió con él durante cuatro años. En ese lapso fue el que, con 130km/h de velocidad máxima, se destacaba también en las pistas de carrera, pero siempre con el mismo propulsor. Contrariamente a la creencia de muchos, la versión 1093 no hacía referencia a una cilindrada de más de un litro, sino que denominaba a las unidades que equipaban el kit opcional que lo convertía en apropiado para participar en eventos deportivos.

Ese kit se podía incorporar tanto en uno como en otro modelo y constaba de elementos tales como frenos de discos, reloj cuentavueltas en una gaveta al costado del volante y carburador de dos bocas, entre otros. Pero el Gordini, como el Dauphine, siempre fue el mismo.





COLOR Y VOLUMEN

GORDINI MODELO '67 EN AZUL BAHÍA METAL CON FRANJA LATERAL BLANCO LOS ANDES. MOTOR TRASERO Y 200 LITROS DE BAÚL EN LA TROMPA.

ESPECIFICACIONES

- **Modelo**
  Renault Gordini DA 2V 1967
- **Años de producción**
  1962-1968
- **Unidades producidas**
  28.114
- **Motor**
  Cuatro cilindros en línea (58x80 mm), longitudinal, bloc de fundición con camisas postizas, cigüeñal de tres bancadas, árbol de levas lateral movido por piñones.
- **Cilindrada**
  845 cc
- **Carburador**
  Solex 32 PIBT
- **Potencia**
  40 CV (4.200 r.p.m.)
- **Transmisión**
  Manual de cuatro marchas
- **Suspensión**
  Delantera independiente, trapezoide deformable, con espirales. Trasera mediante semiejes oscilantes, resortes espirales. Amortiguadores telescópicos hidráulicos en las cuatro ruedas.
- **Frenos**
  De tambor, hidráulicos en las cuatro ruedas.
- **Velocidad máxima**
  130 km/h

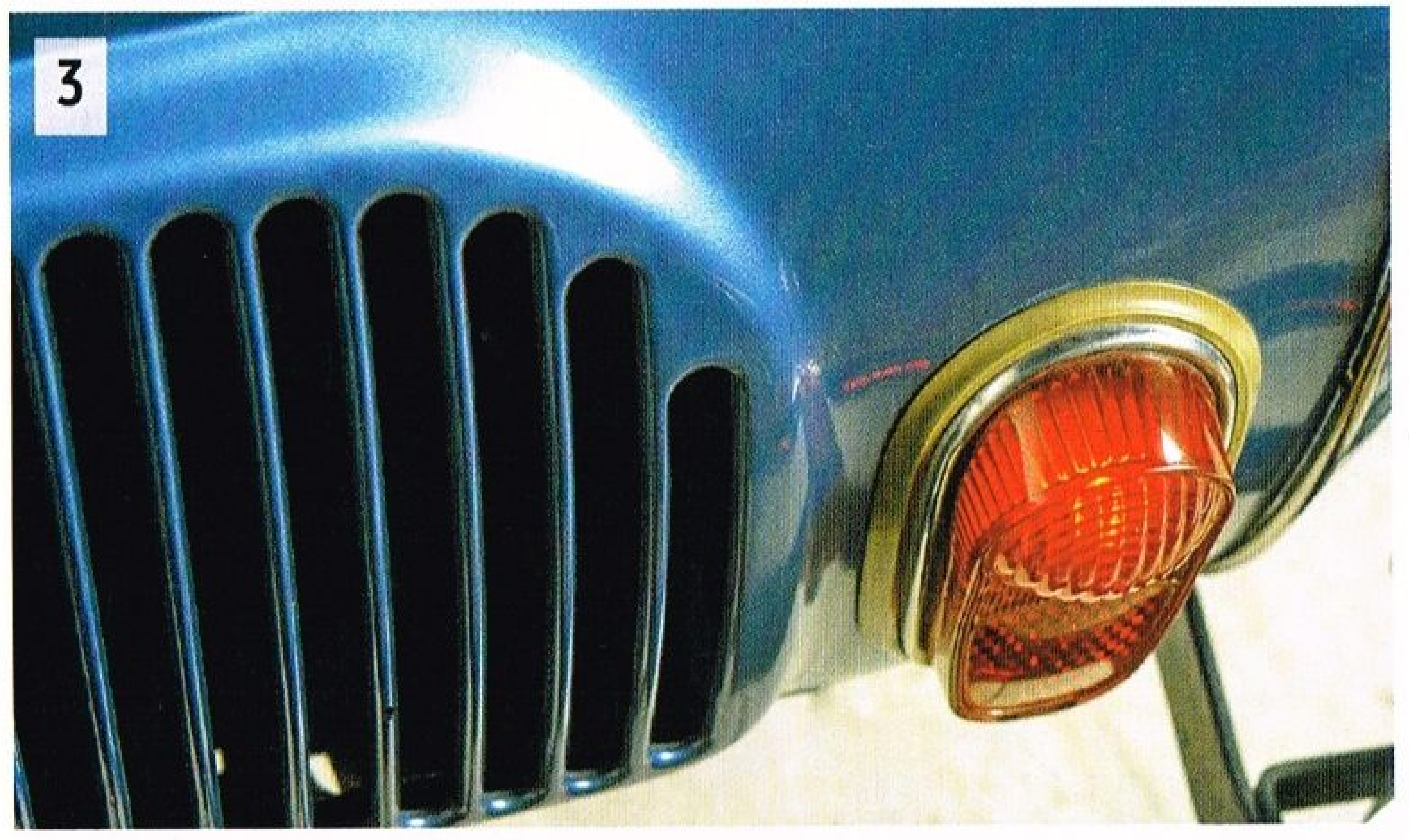
FIGURA EXTERIOR

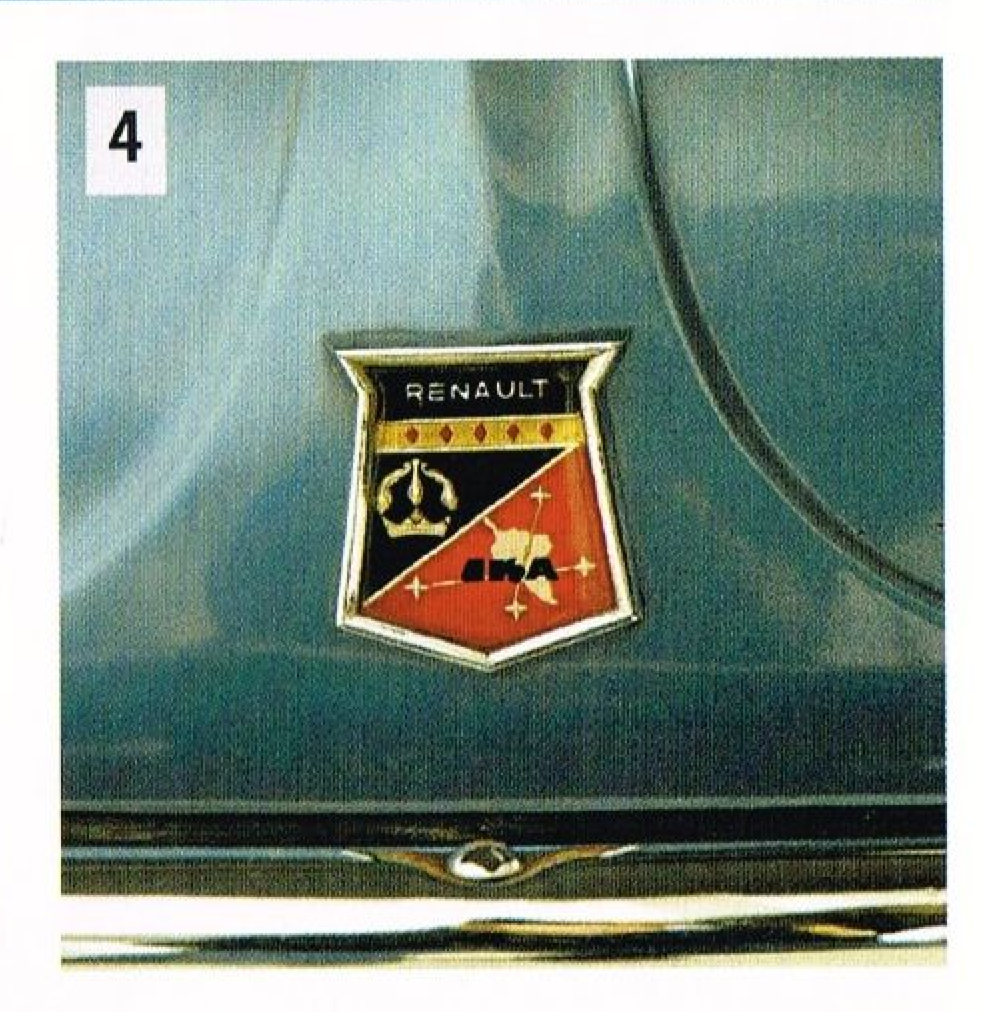
En su diseño se evitaron los pliegues y las líneas rectas, presentando formas siempre redondeadas. Los volúmenes delantero y trasero tienen aspecto similar, aunque el primero parezca más largo.

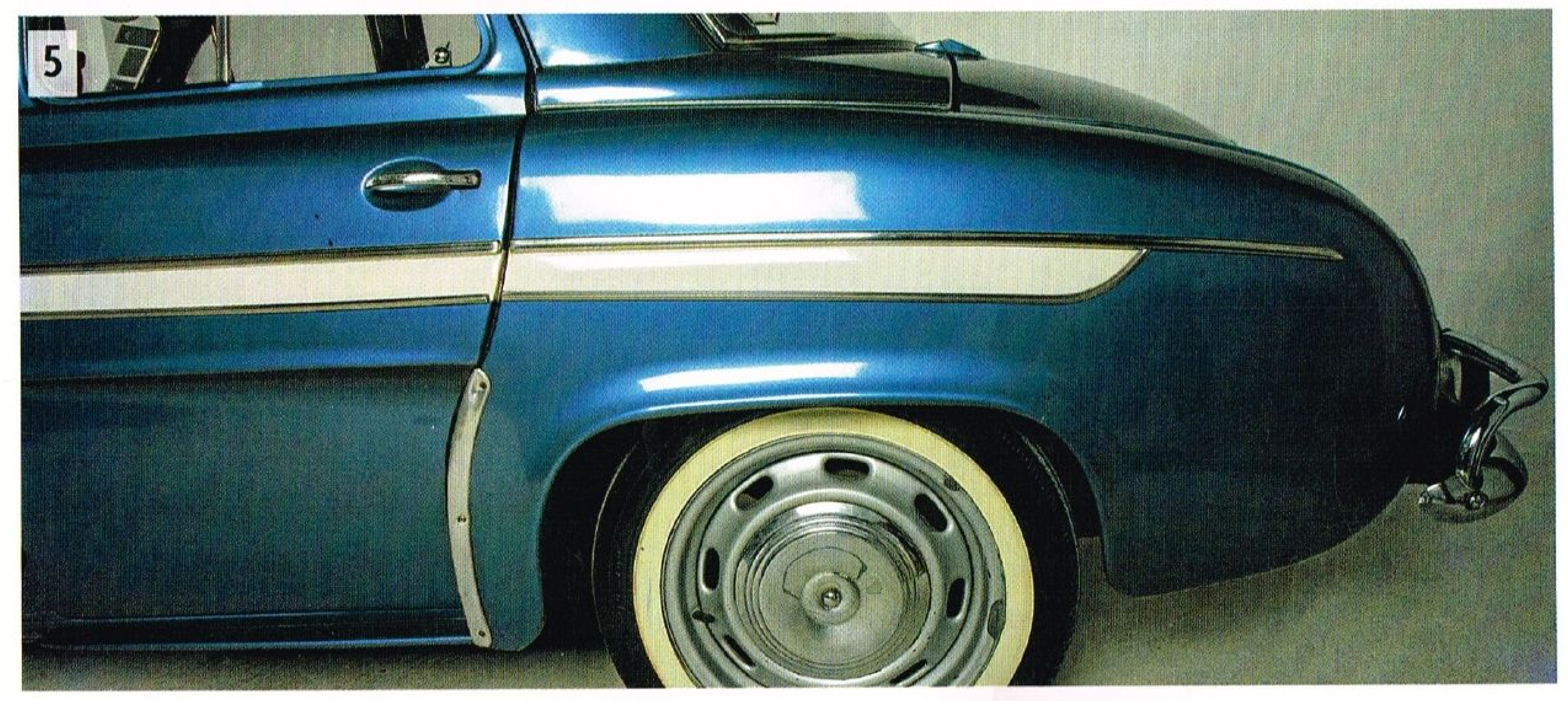
1. Las ópticas delanteras redondas, una marca distintiva del frontal del Gordini en todas las generaciones del modelo. **2.** Sobre el costado, el logo de IKA: Industrias Kaiser Argentina. **3.** Las luces traseras originales y el detalle de la ventilación del motor. **4.** Entre los faros delanteros, también llevaba el logo de Renault y otra referencia a IKA. **5.** La silueta redondeada fue uno de los aspectos diferenciales del Gordini. El aplique blanco de la carrocería hace juego con el diseño de las llantas.







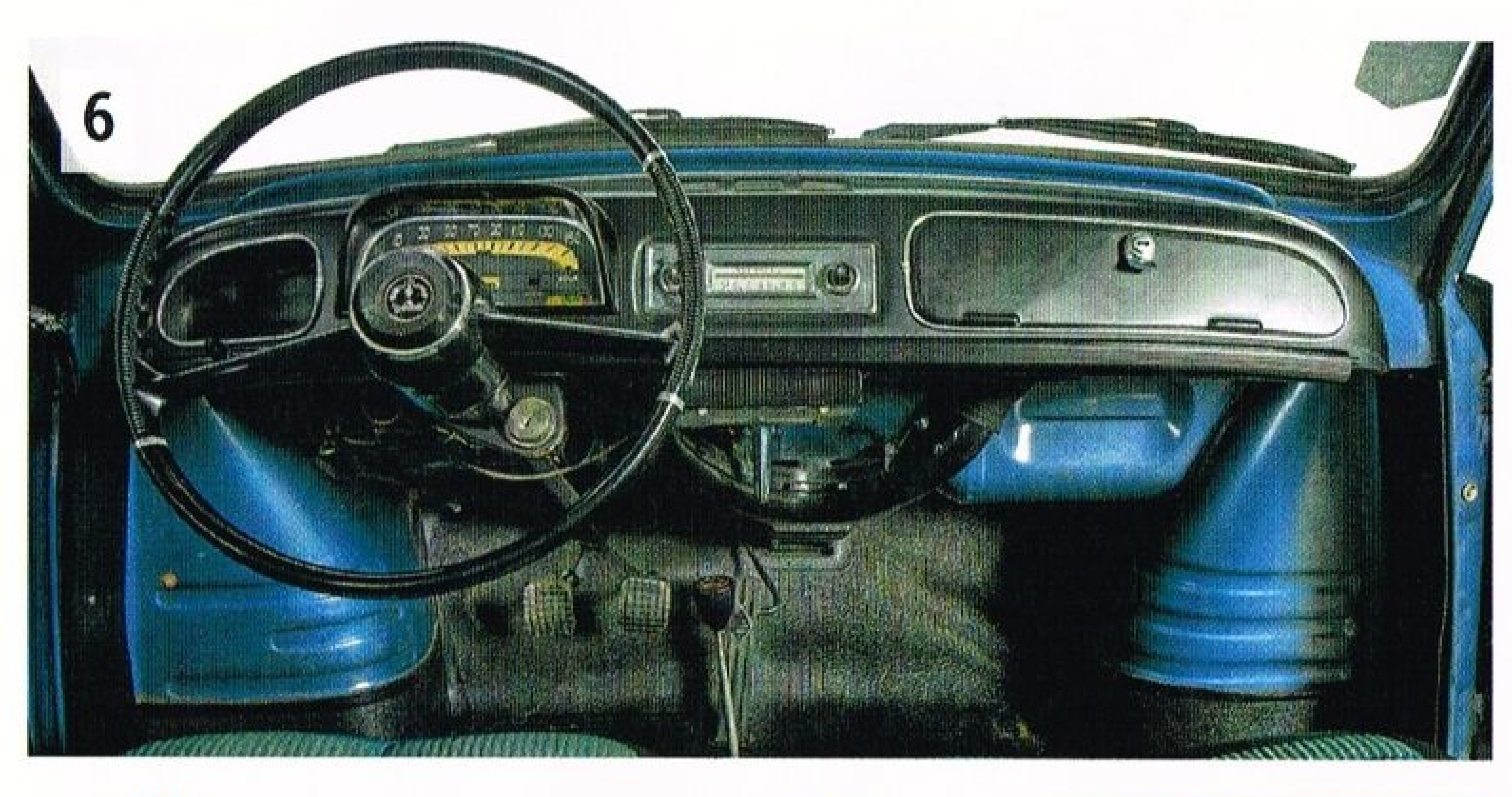




6. Panel frontal con clara lectura de instrumentos. En el centro, estéreo y sobre el acompañante, una gaveta portaobjetos. **7.** Las butacas tenían tapizado bicolor, en línea con la carrocería. **8.** El baúl, en la parte delantera, y con un espacio para la batería. Muy buena capacidad de carga de acuerdo a la categoría de auto. **9.** Velocímetro y reloj indicador de temperatura, con un panel para guardar documentos a la izquierda. **10.** Más portaobjetos en la puerta, con gran calidad de terminación.

EL HABITÁCULO

El interior del Gordini lucía renovado en comparación con el Dauphine. El volante y los tapizados de puertas y butacas ya no eran los mismos, y las butacas delanteras ahora poseían tres puntos de regulación del respaldo.

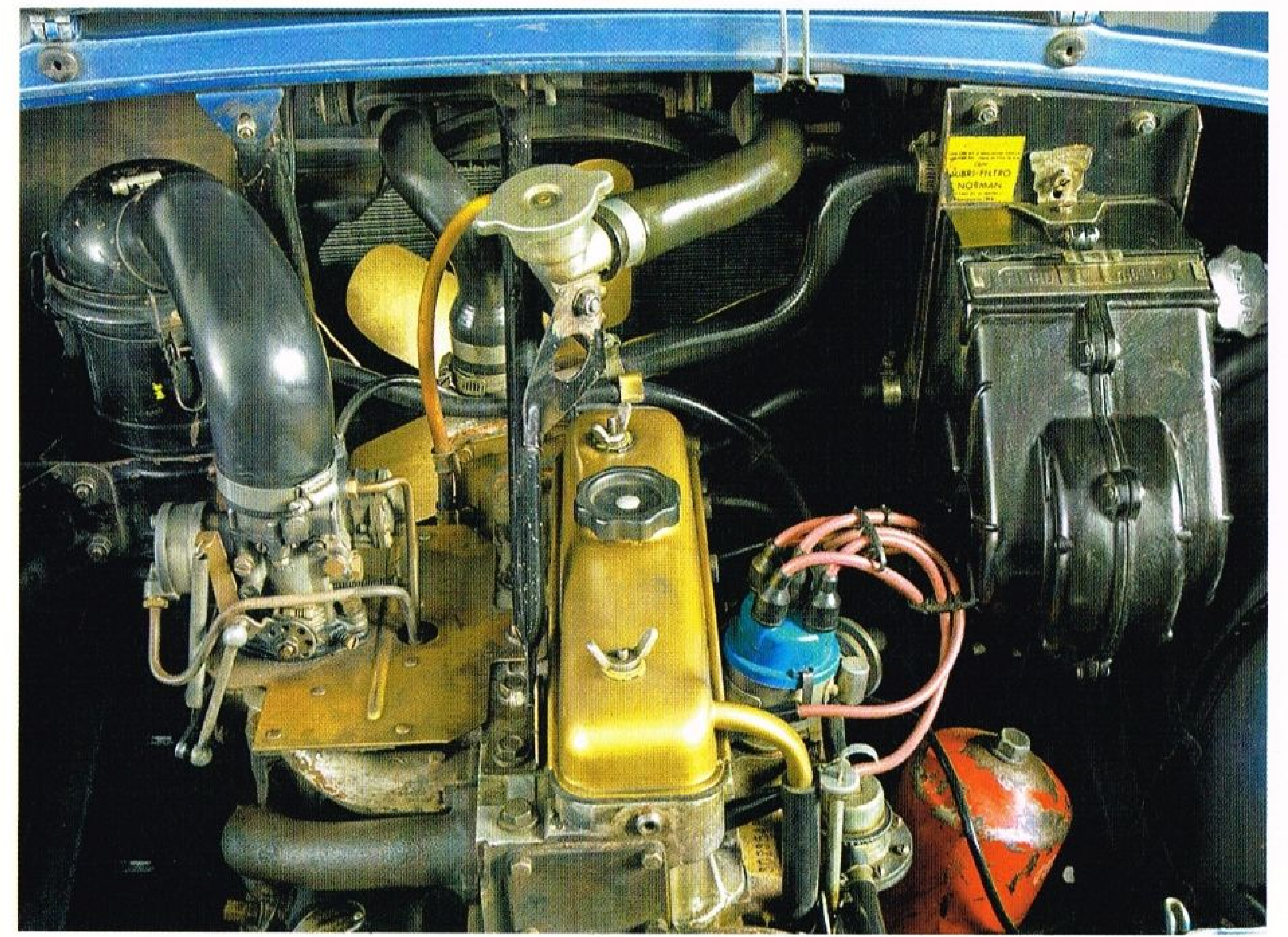

6


7


8


9


10



BAJO EL CAPÓ

Mantuvo la cilindrada respecto del propulsor del Dauphine, pero se aumentó la compresión, y se cambió de múltiple de admisión y escape. Con un carburador con bomba de pique, la planta motriz Ventoux del Gordini aumentó su potencia de 33 a 40 caballos.

El primer Renault fabricado en la Argentina

Poca veces un automóvil surgido de una fábrica argentina causó tanta sensación como el Renault Gordini, un modelo que marcó una época en el automovilismo nacional. Este modelo fue la versión mejorada del Dauphine, el primero en salir de la línea de producción de planta de Santa Isabel, en Córdoba. De líneas agradables, con buena capacidad para sus pasajeros (a pesar de sus 3,98 metros), y excelente rendimiento de su motor 850, los Dauphine-Gordini no sólo fueron de los mejores vehículos de los '60, sino que demostraron una calidad superior.

En total, fueron cuatro los modelos fabricados en un período de 10 años (1960-1970). Estos son: Dauphine, Gordini DA 2v, 850 y Gordini DA 3v. Vale destacar que no se hace referencia al Renault Dauphine 1093, ya que en Argentina nunca se vendió como un modelo de serie.

En esos 10 años, se fabricaron un total de 88.335 unidades.

RENAULT **DAUPHINE**

- **Años** 1960-1966
- **Producción** 46.397 unidades
- **Caja** 3 marchas / 4 marchas
- **Motor** Ventoux 845 cc de 27 CV
- **Velocidad máxima** 117 km/h

Fruto del acuerdo entre IKA (Industrias Kaiser Argentina) y la Régie Nationale des Usines Renault, en 1959, este modelo que salióde la línea de montaje el 12 de julio de 1960 fue el primer Renault fabricado en Argentina.

Con una moderna estructura monocasco autoportante, suspensión independiente y motor y tracción traseros, el Renault Dauphine incorporó muchas de las soluciones mecánicas aplicadas en el Renault 4 CV. Su propulsor era un Ventoux de 845 cm3 (conocido como 850), con carburador Solex 28 IBT, que estaba acompañnado por una caja de cambios manual de 3 velocidades. En 1965, la transmisión fue modificada por la de 4 velocidades que llevaba el Gordini.

RENAULT **850**

- **Años** 1967-1970
- **Producción** 7.235 unidades
- **Caja** 4 marchas
- **Motor** Ventoux 845 cc de 33,5 CV
- **Velocidad máxima** 117 km/h

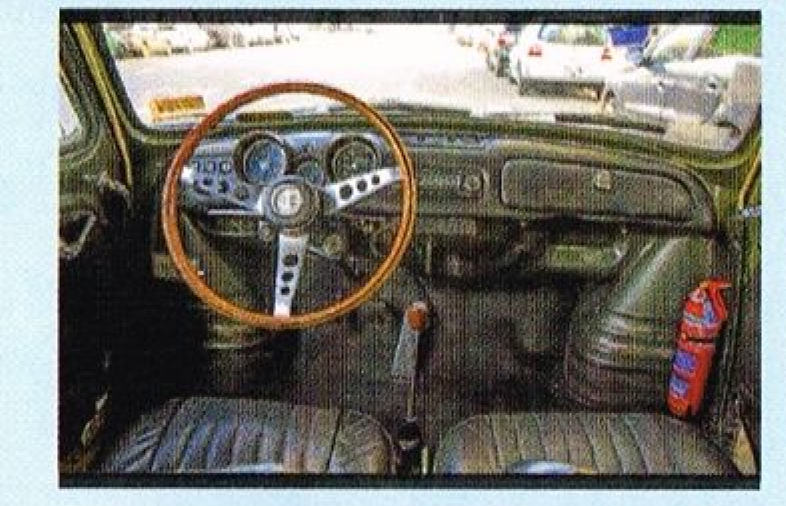
Este modelo surgió a partir de la baja en ventas del Renault Dauphine. El Gordini, que se vendió desde 1962 era el preferido y con el 850, la marca buscó revitalizar las ventas del Dauphine bajo un nuevo nombre y una nueva configuración. En su exterior este modelo se caracterizaba por no llevar molduras laterales, ni tazas en las llantas. Los paragolpes tampoco tenían defensas. La inscripción lateral en los primeros Renault 850 utilizaba la tipografia del Dauphine y luego se la reemplazó por otra que la marca usó a partir de 1969 para todos sus modelos hasta casi los años 80.



RENAULT GORDINI DA 3V

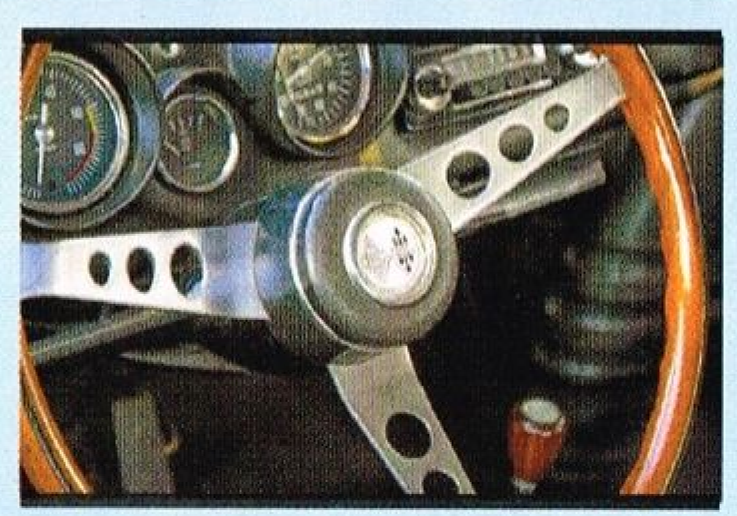
- **Años** 1968-1970
- **Producción** n/d
- **Caja** 4 marchas
- **Motor** Ventoux 845 cc de 40 CV
- **Velocidad máxima** 130 km/h

En 1968 tuvo un restyling, cuyos cambios más profundos se apreciaban en el interior: nuevo tablero con relojes redondos, volante de madera de 3 rayos y bocha de palanca de cambios de madera con el rombo de Renault. Las butacas eran fijas, sin posibilidad de reclinarse, sólo se las podía mover a través de su corredera, según la altura del conductor.
Por fuera, utilizaba una moldura simple pero más ancha que la del Dauphine, y sus llantas no utilizaban tazas.





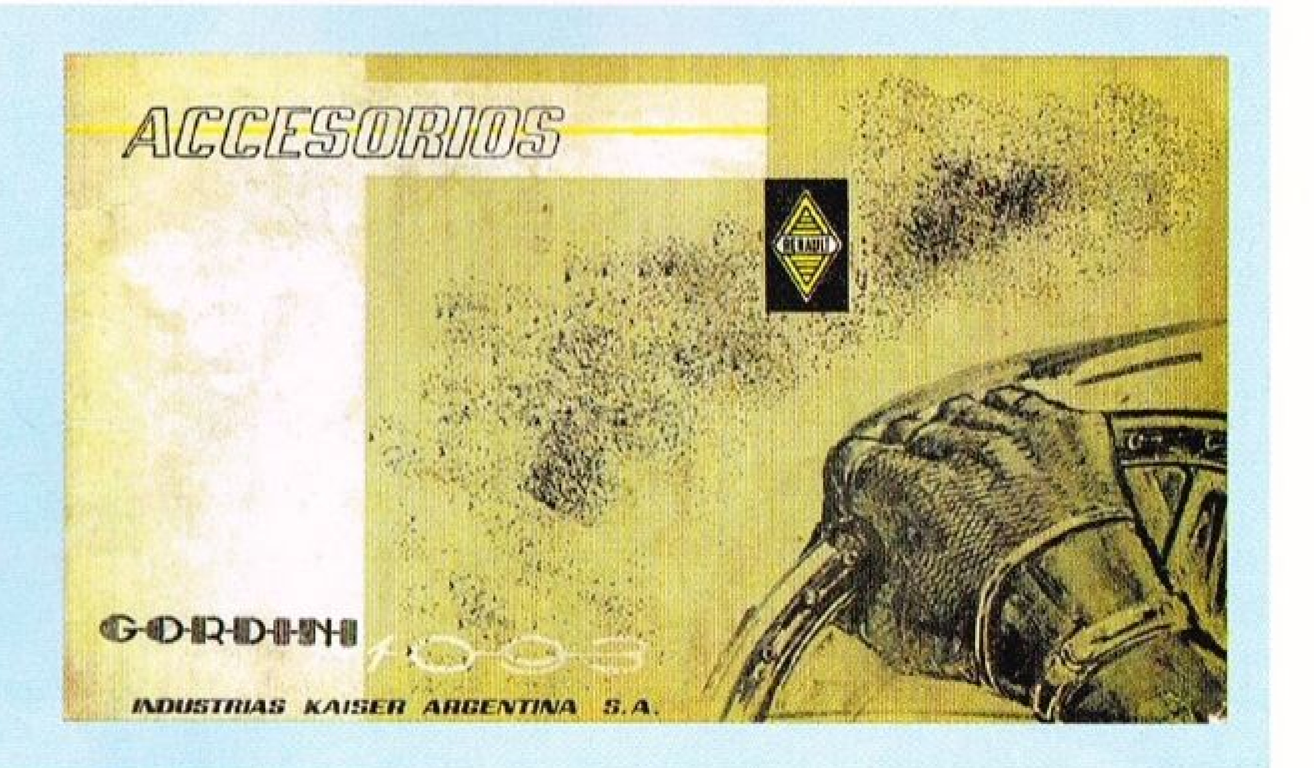






EL GORDINI PISTERO

En nuestro país, a partir de 1963, Industrias Kaiser Argentina (IKA) comenzó a vender un kit compuesto por determinados elementos como frenos a disco y tacómetro, entre otros, para transformar cualquier Renault Dauphine o Gordini en un 1093. Con este vehículo, cualquier usuario podía participar de eventos deportivos y también utilizarlo normalmente en la calle, ya que todos los elementos estaban homologados por IKA. Vale destacar que la cilindrada de un Renault 1093 era de 845 cc, la misma que cualquier otro Gordini o Dauphine convencional.



La increíble Maserati del Chueco

Con la 250F obtuvo el quinto mundial de Fórmula 1 en aquella recordada carrera de Nürburgring en 1957. Una máquina espectacular, con motor de 6 cilindros, 2.5 litros de cilindrada y 275 caballos de potencia.

" Nürburgring siempre me gustó, desde que corrí por primera vez con el Alfetta en 1951. Pero ese día en que gané reconozco que anduve más rápido que nunca, muy concentrado y con deseos de ser primero. Sabíamos que las Ferrari podían hacer toda la carrera sin reabastecerse ni cambiar neumáticos, porque tenían los Englebert, que eran más duros. Maserati tenía los Pirelli, más blandos y con mejor tenida, pero que no iban a aguantar los quinientos kilómetros de carrera. Yo no había conducido jamás de esa manera, pero también comprendí que jamás podría ya volver a conducir tan así ¡Jamás!". Dice mucho, muchísmo, el enorme Juan Manuel Fangio con apenas resumir en una frase todo lo que pasó aquella tarde en el mítico circuito alemán, al volante de uno de los autos más espectaculares de todos los tiempos, la Maserati 250F.

Nürburgring era un circuito demoledor para el físico y la mente de los pilotos. Eran 176 curvas de distinto ángulo y era clave tenerlas prefijadas en la memoria. Salirse de la pista era sinónimo de accidente, choque contra las plantas o desbarranco al precipicio.

Pero con el Chueco, todo era posible. Hasta ese día, cuatro veces campeón del mundo de Fórmula 1. A sólo 22 vueltas de convertirse en el histórico Quíntuple, porque ese recordado 4 de agosto de 1957 selló la competencia en 3h. 30'38"3/10. Durante ese fin de semana, se quedó con la pole position, el récord de vuelta y obtuvo la carrera, desde ya, para convertirse en el tercer piloto



"EL PASO A LA GLORIA", JOSÉ MARIA VILLAFUERTE.

FICHA TÉCNICA MASERATI 250F

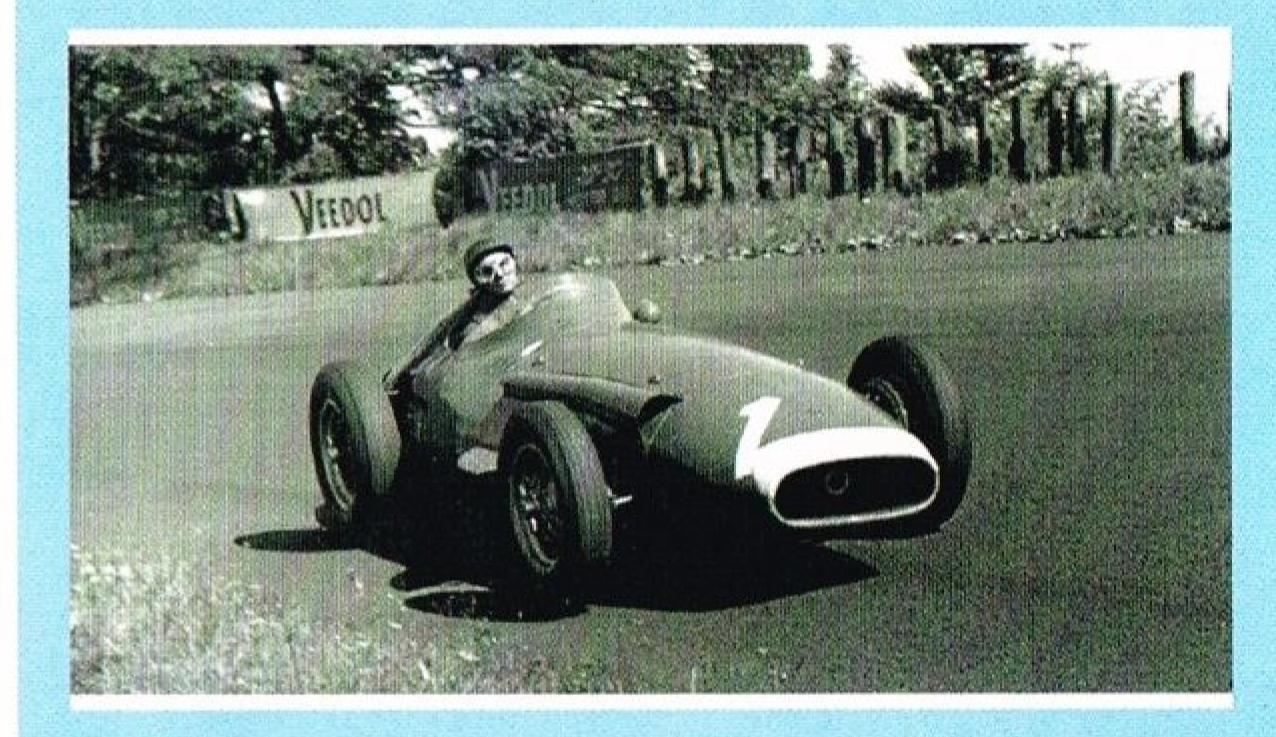
• **Años de construcción**	1954 a 1958
• **Diseño**	Giulio Alfieri
• **Diseño del motor**	Taddeucci y Nicola
• **Chasis y suspensión**	Valerio Colotti
• **Carrozado**	Fanguzzi
• **Ejemplares construídos**	34
• **Tipo de carrocería**	Monoposto en aluminio
• **Distancia entre ejes**	2.280 mm
• **Largo**	4.050 mm
• **Ancho**	1.470 mm
• **Peso**	630 kg
• **Velocidad máxima**	300 km/h
• **Motor**	6 cilindros en línea
• **Cilindrada**	2494 cc
• **Potencia máxima**	275 CV a 8.000 r.p.m.

en ganarla tres veces al hilo. Y, desde ya, sumó su quinto Campeonato del Mundo de Conductores de F1.

El cierre de esa temporada fue el punto más alto de esta relación entre Fangio y Maserati, que en realidad había comenzado un tiempo antes. Para 1954, cuando el Chueco disputó el Gran Premio de la Argentina, la casa del tridente le desembarcó en su país una de las unidades de la 250F. Ese espectacular deportivo que nació para pilotos particulares (Stirling Moss fue uno, por ejemplo), terminó en los primeros planos de la categoría reina del automovilismo mundial.

Dentro de la empresa controlada por Omer Orsi, fue Giulio Alfieri el encargado de desarrollar un motor de seis cilindros en línea, 2.493 cm3 y 275 CV a 8.000 rpm, para dar una máxima de 300 km/h. Propulsor refrigerado por agua, con bomba centrífuga y radiador. Llevaba tres carburadores Weber, dos bujías y dos válvulas por cilindro. Su caja de cambios tenía cuatro velocidades (más adelante sería de cinco, justo en la época del quinto título de Fangio), y se accionaba gracias a un embrague multidisco. Chasis de Valerio Colotti, formado por una estructura tubular múltiple de tubos de pequeño diámetro. Tenía una rigidez enorme para poder asimilar la potencia.

Con ese triunfo, además de asegurarse la quinta corona cuando aún faltaban dos carreras, logró varios halagos más, entre ellos la denominación de "Maestro de Nürburgring" que le otorgó el Automóvil Club de Alemania por su tercer triunfo consecutivo en esa dura carrera.



FANGIO EN ACCIÓN, AL VOLANTE DE SU GRAN TESORO.



EN NÜRBURGRING LLEGÓ AL QUINTO TÍTULO MUNDIAL.

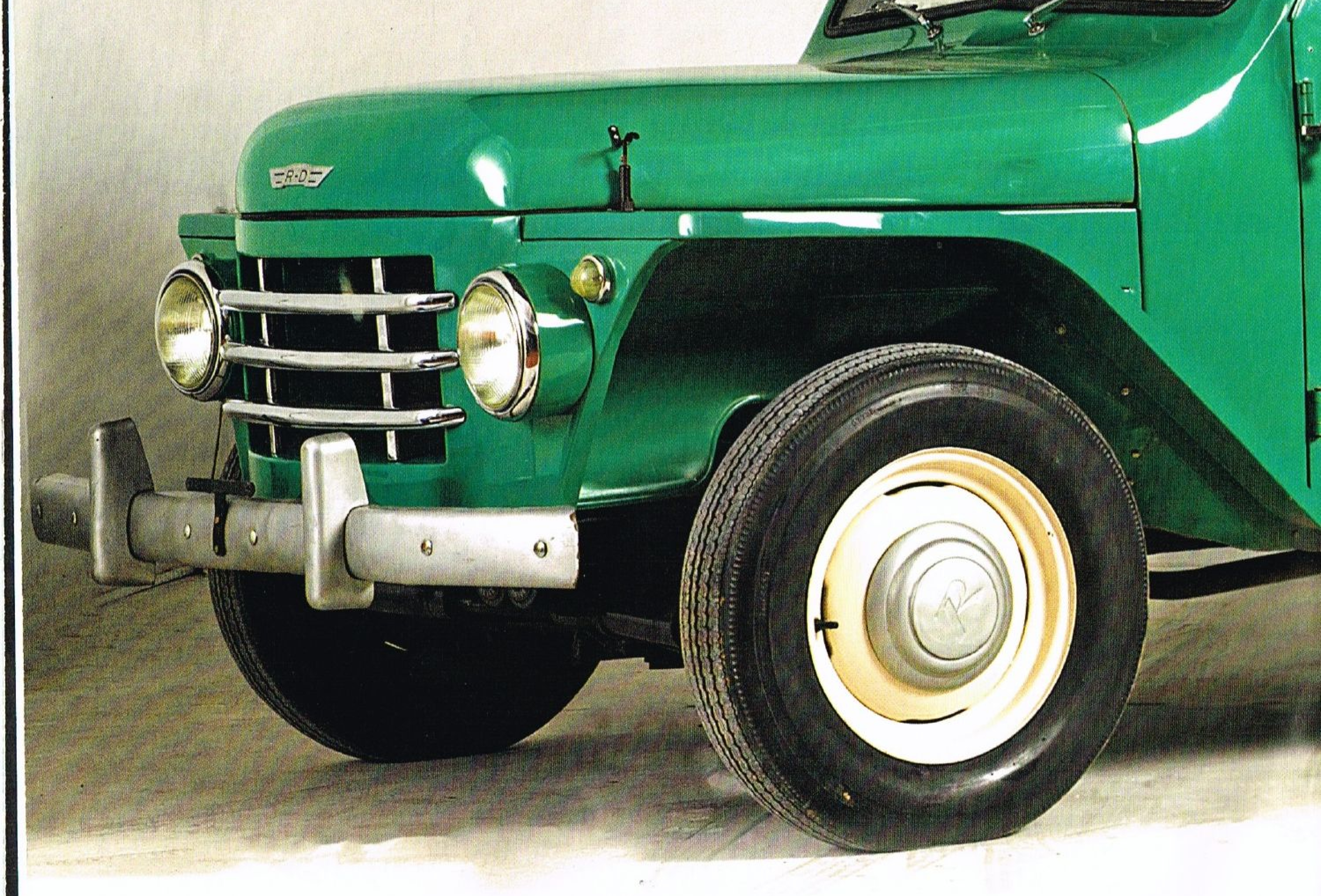
FANGIO Y LA MASERATI 250F

1954	GP de la República Argentina GP Ciudad de Buenos Aires GP de Bélgica GP Supercortemaggiore
1957	Gran Premio de la República Argentina GP Ciudad de Buenos Aires GP de Mónaco GP de Francia GP de Reims GP de Inglaterra y Europa GP de Alemania GP de Pescara GP de Italia GP de Marruecos
1958	GP de la República Argentina GP Ciudad de Buenos Aires GP de Francia

RASTROJERO

El gran utilitario nacional

Uno de los símbolos de la confiabilidad y un gran aliado de la clase media argentina de los 60 y los 70. El Rastrojero es un vehículo que dejó su huella y mucho más, al punto de que todavía circula por nuestras calles.





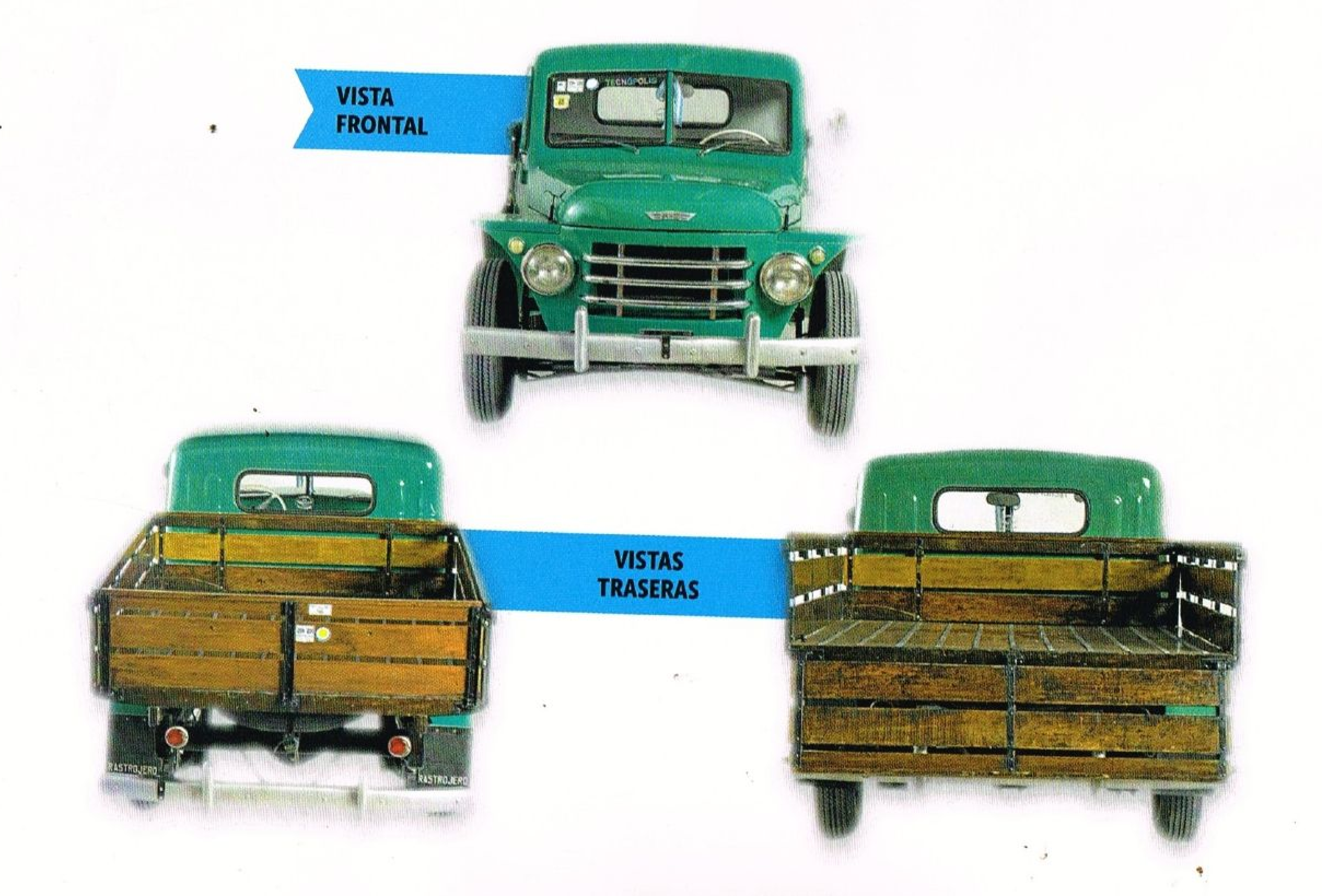
El Rastrojero es uno de los pocos vehículos que dicen mucho ya desde su nombre. Primero, porque es uno de los pocos que inmediatamente remiten a un ideal. Quien habla de un Rastrojero sabe de sus cualidades de utilitario de gran rendimiento, performance y nobleza. Un vehículo que acompañó el crecimiento de muchos argentinos de clase media, gracias a su capacidad de carga y su confiabilidad. Desde la denominación también hay indicios de su concepción. El Rastrojero toma su nombre de la palabra "rastrojo", lo que remite a su andar por sobre el campo. Un vehículo rural que nació con cierto vínculo con el Willys (los primeros motores nafteros provenían de los Jeeps) pero que después pasó a tener un motor Diesel de origen Borgward.

EN 27 AÑOS SE FABRICARON MAS DE **30 MIL UNIDADES.**

El Rastrojero, que fue fabricado por IAME (Industria Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) entre los años 1952 y 1979, no es ni el más rápido, ni el de mayor capacidad de carga, ni el de mejor consumo de todos los utilitarios que se hayan fabricado y vendido en el país. Pero sin dudas está entre los que más enamoraron a los argentinos por su confiabilidad y su rudeza para el trabajo diario.

La primera generación estuvo vigente entre los años 1952 y 1969. La que analizamos en esta colección corresponde a una pick up de 1963. Una de las principales virtudes era el motor Diesel de cuatro cilindros. La aceleración era suave pero progresiva, con relaciones de caja bien corta, para aprovechar el torque del motor y maximizar su potencial como utilitario. En ruta podía alcanzar los 100 km/h a pesar de sus "escasos" 42 HP, pero bien asociados a la caja sincronizada de cuatro marchas. Sin embargo, el mejor rendimiento se obtenía a velocidades medias, de 70 a 80 km/h. Bien llevado, a esa velocidad ofrecía una respuesta correcta, incluso con carga en la caja. Hay diferentes versiones respecto de cuál era la carga máxima aceptada, pero según los registros podía superar los 500 kilos, algo que ennoblece todavía más su performance. Otra virtud era la tenida en ruta. El Rastrojero era un vehículo muy seguro y firme en las rectas y se comportaba de manera correcta en tramos sinuosos. La performance de los frenos también era muy destacada, aunque los test de la época recomendaban darle una pequeña ayuda con la caja.

La posición de manejo era confortable, aunque el asiento del conductor era muy recto y complicaba los viajes largos. En la cabina entraban tres pasajeros, aunque el confort interior no era la mejor de sus virtudes. En el interior se destacaba el volante de tres rayos, de correcto diámetro y espesor. También la buena lectura a los instrumentos del tablero, con velocímetro, tres medidores de agua, testigo del nivel del tanque de combustible, manómetro de aceite y medidor de la temperatura. Una crítica habitual era la falta de burletes en las ventanillas, algo que complicaba su apertura y cierre y que ocasionaba vibraciones durante la marcha.





EN LA RUTA

EL CAPÓ SE ABRE DE ADELANTE HACIA ATRÁS Y TIENE DOS SUJECIONES ELÁSTICAS. CUANDO OTRO AUTO PASABA POR EL CARRIL CONTRARIO A GRAN VELOCIDAD, DABA LA SENSACIÓN DE QUE LA TAPA DEL MOTOR PODÍA ABRIRSE.

ESPECIFICACIONES

- **Modelo**
  Rastrojero 1963
- **Años de producción**
  1954-1964
- **Unidades producidas**
  32.566
- **Motor**
  Diesel, Cuatro cilindros en línea (78x92 mm), longitudinal, de cuatro tiempos, válvula a la cabeza, tres bancadas, enfriamento por agua.
- **Cilindrada**
  1.758 cc
- **Potencia**
  42 CV (3.400 r.p.m.)
- **Transmisión**
  Manual de cuatro marchas
- **Tracción**
  Delantera
- **Suspensión**
  Delantera independiente, a paralelogramo deformable y ballesta transversal, con amortiguadores telescópicos hidráulicos. Trasera mediante ejes rígidos, ballestas longitudinales y amortiguadores telehidráulicos.
- **Frenos**
  De tambor, hidráulicos en las cuatro ruedas.
- **Velocidad máxima**
  102 km/h

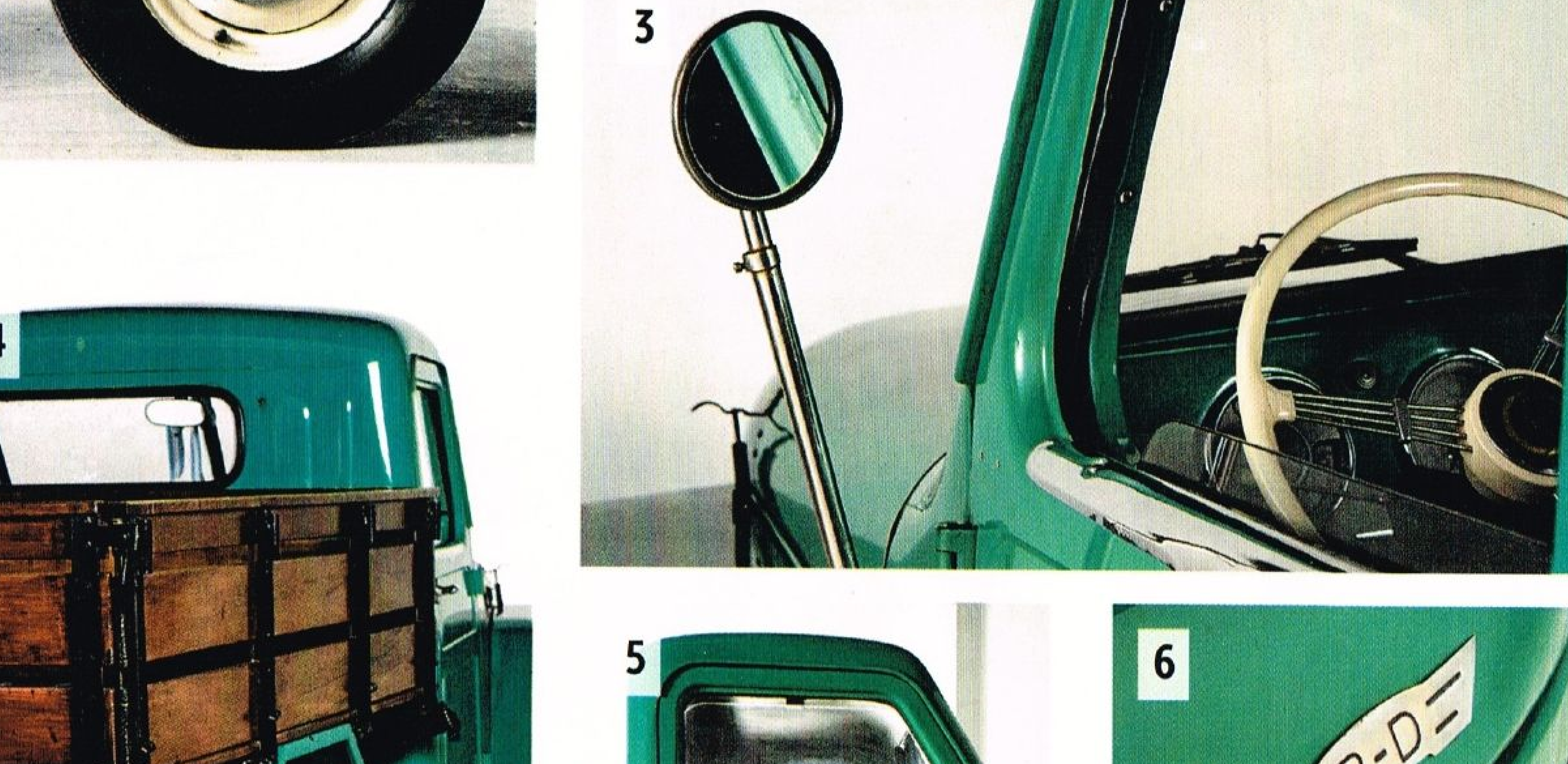
FIGURA EXTERIOR

Una combinación de estilos, entre las líneas rectas de los guardabarros y los parantes de la caja y la forma redondeada de la trompa y la cabina. Una estética inconfundible que sumó adherentes.

1. La caja de madera tenía tres parantes de alto y sujeciones de metal, también en su tapa. **2.** Gran estado de conservación en esta edición del Rastrojero Diesel, con la parrilla cromada. **3.** Espejo retrovisor con altura, aunque no de gran tamaño. **4.** Un detalle de esta unidad, con la leyenda Rastrojero en los protectores del guardabarro trasero. **5.** Perfil de la puerta, con buena capacidad de ingreso a pesar de no contar con escalón. **6.** La insignia con las letras "R-D", que remite al nombre del modelo y a su motorización, en este caso Diesel.

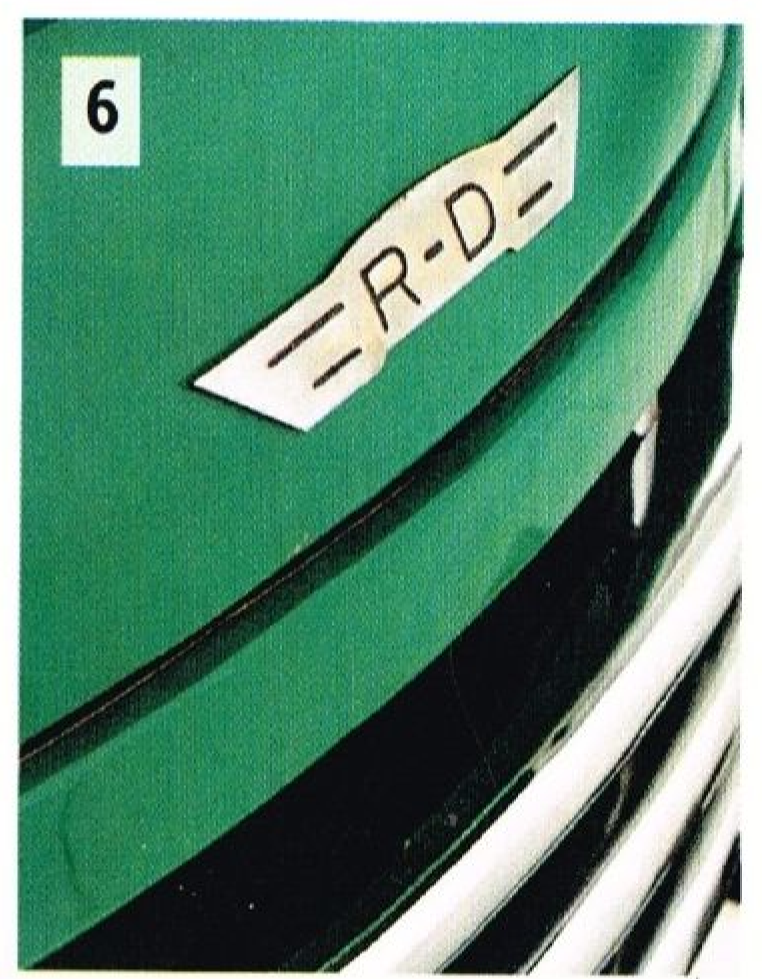








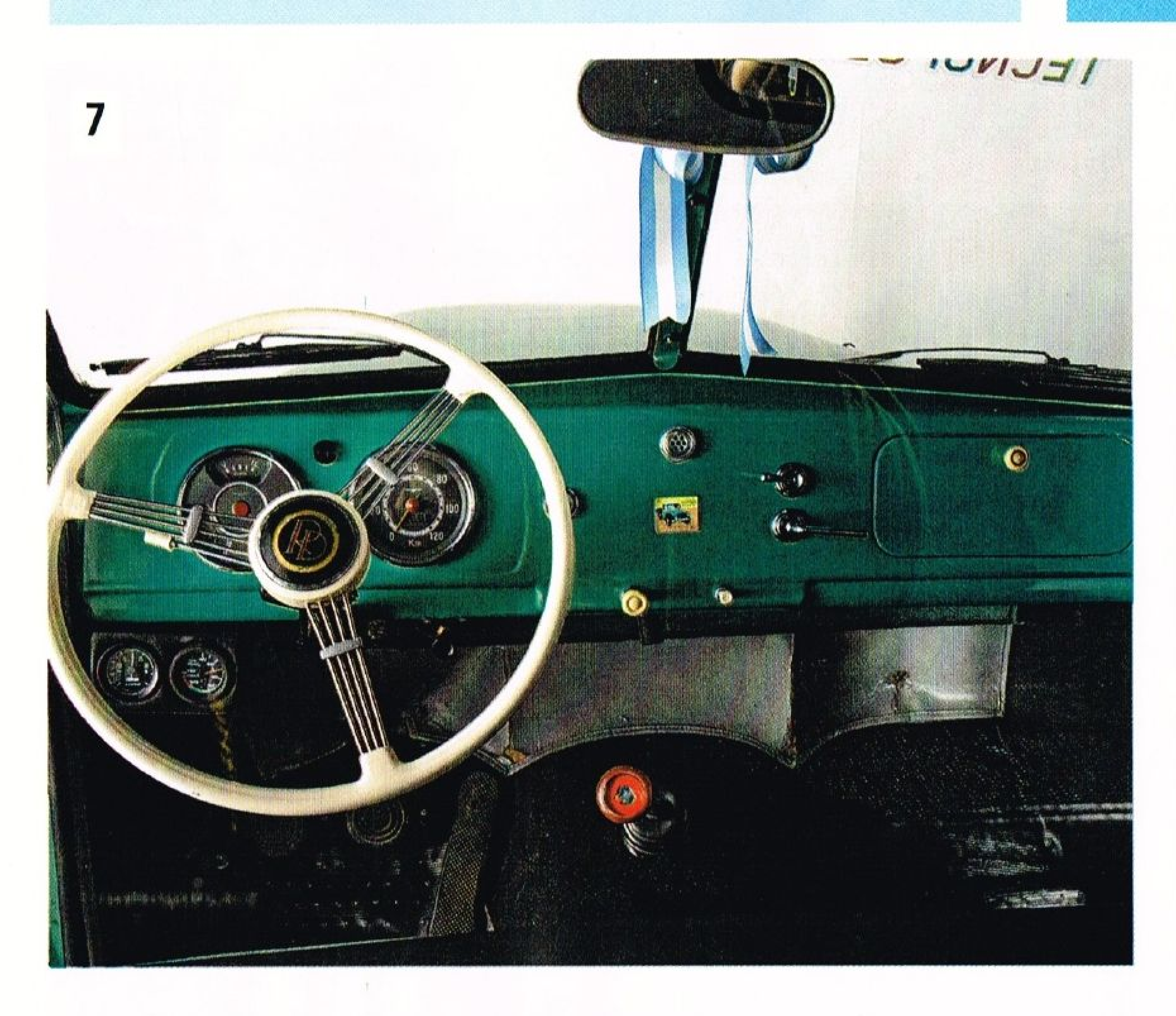


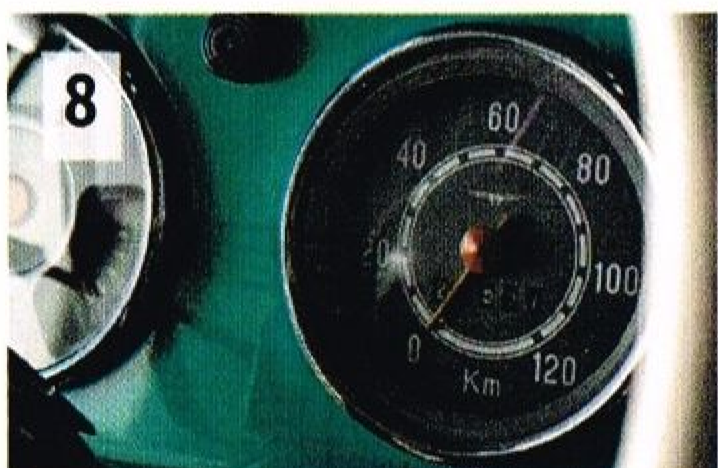


7. Tenía dos relojes principales detrás del volante, más otros dos pequeños a la izquierda: velocímetro y tacómetro, más los indicadores de temperatura de aceite y de agua, todo sobre el tablero color carrocería. También hay una gaveta frente al acompañante. 8. La numeración de los relojes principales era de fácil lectura para el conductor. 9. Volante de tres rayos, con la insignia "RD" en el centro. 10. También en el pomo de la palanca de cambios está la inscripción del modelo y su motorización.

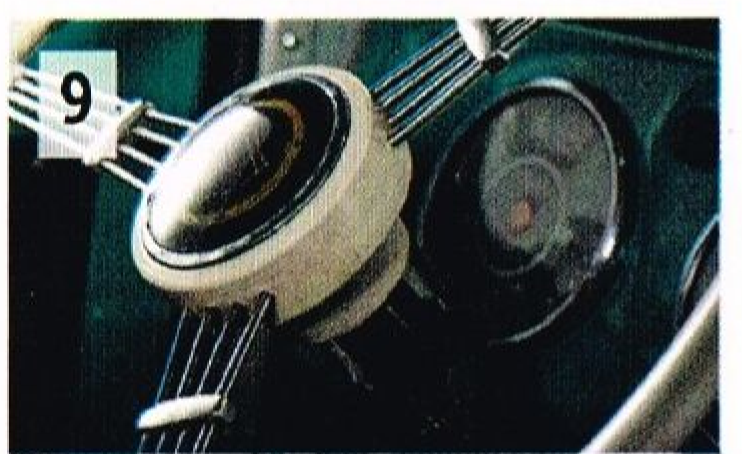
EL HABITÁCULO

A pesar de ser un vehículo utilitario, que nunca tuvo como prioridad el confort interior, hay muchos detalles que muestran una gran calidad de terminación. Y también se destaca por su buena posición de manejo.

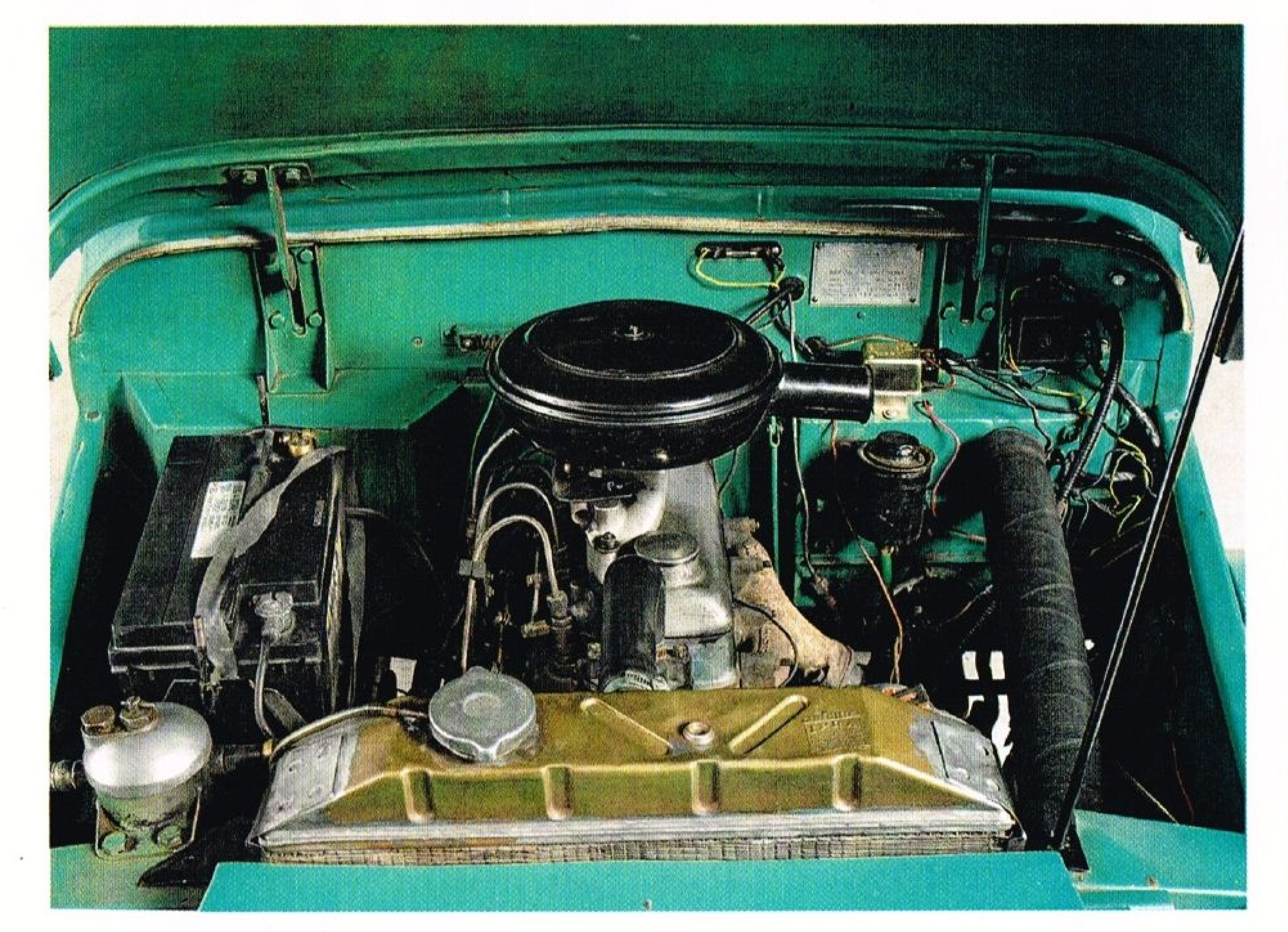

7



8


9


10



BAJO EL CAPÓ

Después de los primeros motores Wllys, el Rastrojero incorporó este Diesel de origen Borgward, con "escasos" 42 HP de potencia, pero bien llevados gracias a la caja de cuatro velocidades. En primera y en segunda marcha, de relación bien larga, estaba lo mejor de este motor de gran confiabilidad.

Un campesino que invadió la ciudad

Cuando el Rastrojero salió de la línea de producción de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), en 1952, encontró un lugar en el mercado argentino que no abandonaría por casi 30 años. Con una gran fortaleza y mecánica simple, sus dos estandartes, este vehículo rústico supo brillar en el campo y también en la ciudad, donde actualmente sigue viéndose como "el especialista en fletes". Su vida estuvo marcada por tres etapas; la primera, entre 1952 y 1968; desde su remodelación, en 1968, hasta 1980 y a partir de 1969 cuando la compañía (desde 1967, IME, Industrias Mecánicas del Estado) lanzó el tan recordado "Frontalito".

EL PRIMERO DE TODOS

- **Años** 1952-1954
- **Producción** 2.365 unidades
- **Caja** Manual, 3 marchas
- **Motor** Willys (2.199 cm3 de 65 CV)
- **Velocidad máxima** 105 km/h

Si bien la versión más reconocida del primer Rastrojero fue la equipada con el motor Diesel (se produjeron 38.656 unidades), el modelo nació con un propulsor naftero Willys de origen estadounidense de 2.2 litros y cuatro cilindros, que desarrollaba una potencia máxima de 65 caballos de fuerza. Estaba montado a un chasis similar a los antiguos Ford '37.
Luego de dos años de producción, la demanda creció notablemente. Por este motivo, y ante la falta de stock de los motores Willys, IAME decidió reemplazarlos por propulsores Diesel.

UNA LAVADA DE CARA

- **Años** 1964-1968
- **Producción** 38.656 unidades (total, del 54 al 68)
- **Caja** Manual, 4 marchas
- **Motor** Borgward, Diesel (1.758 cm3 de 42 CV)
- **Velocidad máxima** 103 km/h



En 1964, el Rastrojero recibió unas pequeñas modificaciones estéticas que le permitieron actualizarse en un mercado que ya comenzaba a ser competitivo. Entre los principales cambios destacamos que el parabrisas pasó a ser entero (antes estaba dividido) y un poco más grande, al igual que la luneta; el parante trasero fue angostado y se cambiaron los guardabarros delanteros. Otra novedad fue la introducción de una versión doble cabina.

RASTROJERO **1968 (CABURÉ)**



- **Años** 1968-1980
- **Producción** n/d
- **Caja** Manual, 4 marchas
- **Motor** Indenor Diesel (1.946 cm3 de 60 CV)
- **Velocidad máxima** n/d

Se presentó la nueva generación, con un diseño totalmente distinto. El Rastrojero cambió sus líneas curvas de su silueta por otras mucho más rectas y pronunciadas. En la trompa, de estilo más agresivo, no quedaron huellas de su pasado. La gran boca de la parrilla ya no contaba con los rayos horizontales, sino con una especie de cuadrícula. El modelo, además, se ofreció en varias versiones: caja de madera; caja metálica; chasis con cabina, furgón, ambulancia, rural y doble cabina con 2 o 4 puertas, taxi (Conosur) adoptándose el motor Indenor, fabricado por Borgward bajo licencia Peugeot-Ricardo. En 1974, tanto el frente como la zona trasera sufrieron un leve rediseño.

ESTA NUEVA GENERACIÓN PRESENTABA UNA CARROCERÍA FABRICADA TOTALMENTE EN ACERO, EN LA CUAL LA CABINA Y LA CAJA ESTABAN UNIDAS EN UN SOLO CUERPO.

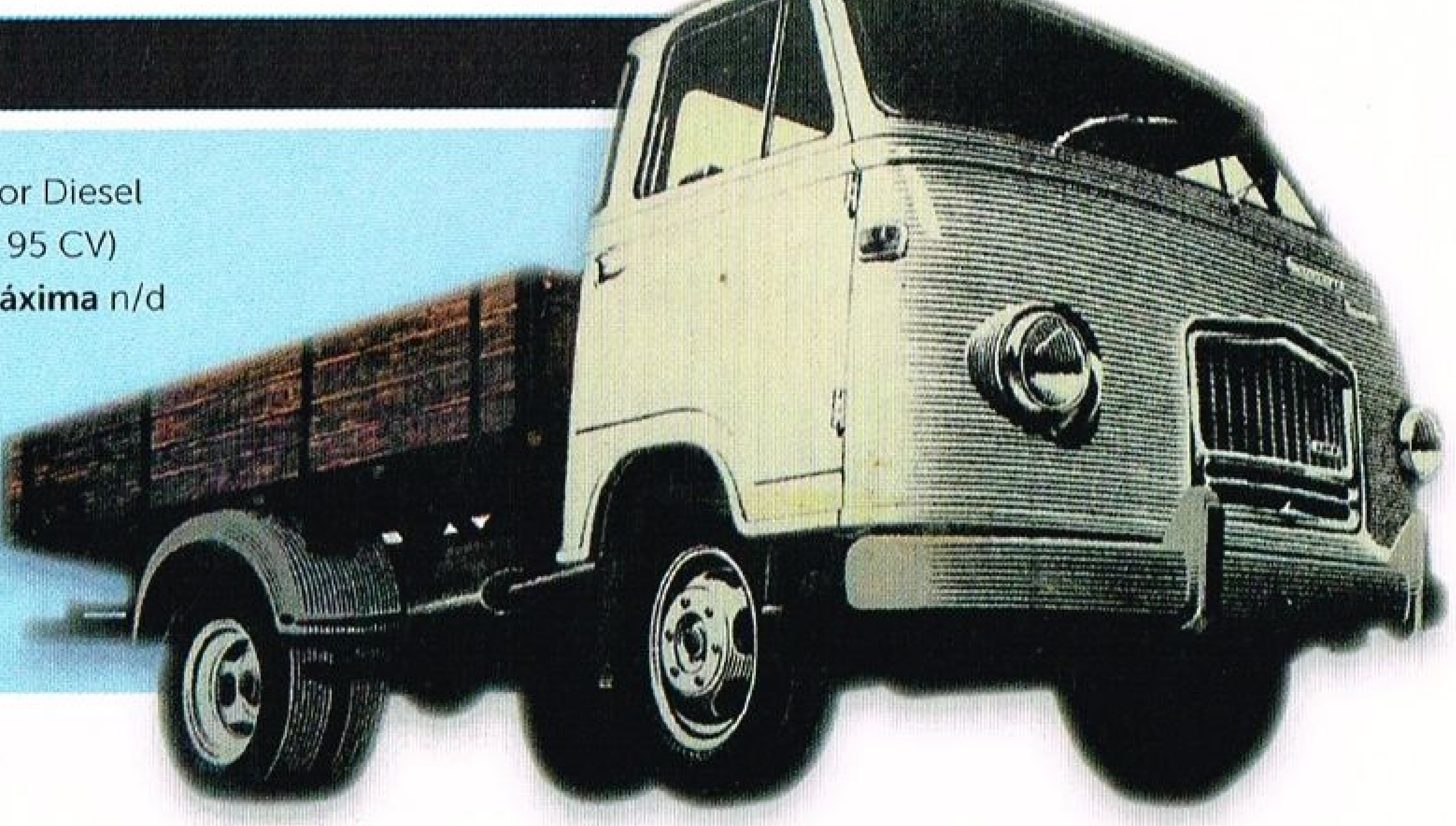
A PARTIR DE 1974 EL RASTROJERO MOSTRÓ UNA NUEVA TROMPA. TAMBIÉN CAMBIÓ LA ZONA TRASERA.

EL FRONTALITO

- **Años** 1969-1979
- **Producción** 3.276 un.
- **Motor** Indenor Diesel (1.946 cm3 de 60 CV)
- **Caja** Manual, 4 marchas
- **Velocidad máxima** n/d

En 1969 se agrandó la familia del Rastrojero con la llegada del F 71 frontal (a partir de 1974 fue denominado SM 81), conocido como "Frontalito". Este modelo fue concebido con los últimos frontales fabricados por Auto Unión. Sobre la base de estos modelos IME surgieron diferentes versiones realizadas por empresas carroceras, como la doble cabina, rural, furgón, minibús y ambulancia.

EL MÁS GRANDE



- **Años** 1969-1979
- **Producción** 1.875 unidades
- **Caja** Manual, 4 marchas
- **Motor** Indenor Diesel (3.168 cm3 de 95 CV)
- **Velocidad máxima** n/d

También en 1969, IME lanzó otro modelo de Rastrojero con mayor capacidad de carga, el Frontal O.68 (luego denominado M 91), utilizando la carrocería que en principio pertenecía al Borgward B 611, y luego al Jeep Frontal de IKA, dotado del motor Indenor de 6 cilindros.

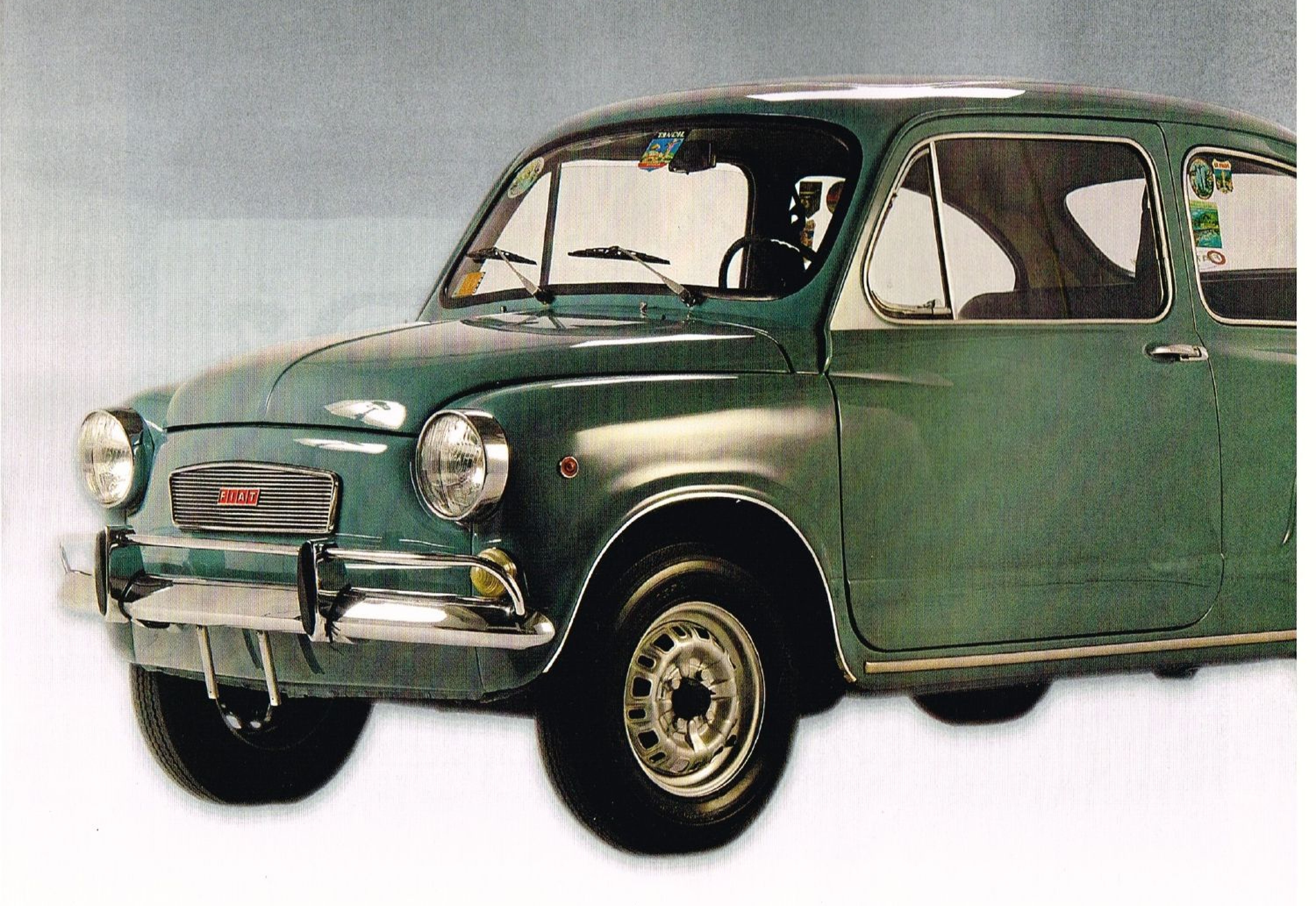
RENAULT GORDINI

Dos estilos para una misma idea



El Fiat 600 fue uno de los modelos más exitosos de todos los tiempos, pero el Gordini intentó competir al marcar la diferencia de sus cuatro puertas. Un duelo entre dos autos chicos que marcaron toda una época.

FIAT 600



El principal objetivo de las campañas comerciales del Gordini fue mostrar su condición de cuatro puertas y su capacidad de carga en el baúl, todo lo que no tenía el Fiat 600. "Una puerta para cada uno", decía un aviso de julio de 1962. "Mamá, falta mi valija", decía una nena en un aviso de 1963 y la madre, lejos de desesperarse, respondía "No es problema". Esa fue la principal diferencia entre estos dos competidores que supieron, ambos, enamorar a los argentinos, gracias a su popularidad en la clase media.

El Fiat 600, desde luego, fue uno de los autos más populares de todos los tiempos en Argentina. Chico, pero gran aliado de todos aquellos que empezaron a rodar sus primeros kilómetros, es el "germen de la empatía entre Fiat y los argentinos", según dijo Cristiano Rattazi, presidente de Fiat Argentina.. Llegó en 1960 pensado como un auto para la mujer y terminó siendo adoptado por todos. Fue el primer Fiat íntegramente fabricado en Argentina y su vigencia fue tal que incluso sobrevivió a su par italiano: en aquél país se discontinuó en 1970 y acá sobrevivió hasta 1982. Gracias a su tamaño, apenas 3,2 metros de largo, y a su particular estilo, se convirtió en uno de los autos más vendidos de los años 60 y 70, época en que por momentos acaparó el 30% del mercado.

El Gordini también se destacaba por su diseño, pero como apuntamos inicialmente, intentó mostrar su condición de vehículo familiar con el argumento de las cuatro puertas y la capacidad de su baúl, algo que en el caso del Fiat era claramente una desventaja, porque el tanque de nafta le restaba una parte del espacio. Si nos guiáramos por los números de performance, el Gordini estaba un paso adelante. También en cuestiones de confort interior, capacidad de carga y hasta algunos detalles, como que las ventanillas del Gordini abrían todas mientras que en el 600 las traseras eran fijas. Pero como contrapartida el 600 tenía una clara ventaja respecto del precio y eso terminaba siendo un factor de peso importante a favor del modelo italiano.

TÍTULOS RENAULT DAUPHINE/GORDINI

1956	Primeros cuatro puestos en las Mil Millas de Italia.
1956	Ganador de la primera edición del Rally de Córcega.
1958	Ganador del Rally de Montecarlo.
1959	Ganador del Rally de Costa de Marfil.

TÍTULOS FIAT 600

1958	Ganador de las 12 Horas de Hockenheim.
1974	Comenzó a correrse la categoría monomarca Fiat 600, todavía vigente.

RENAULT GORDINI 1967

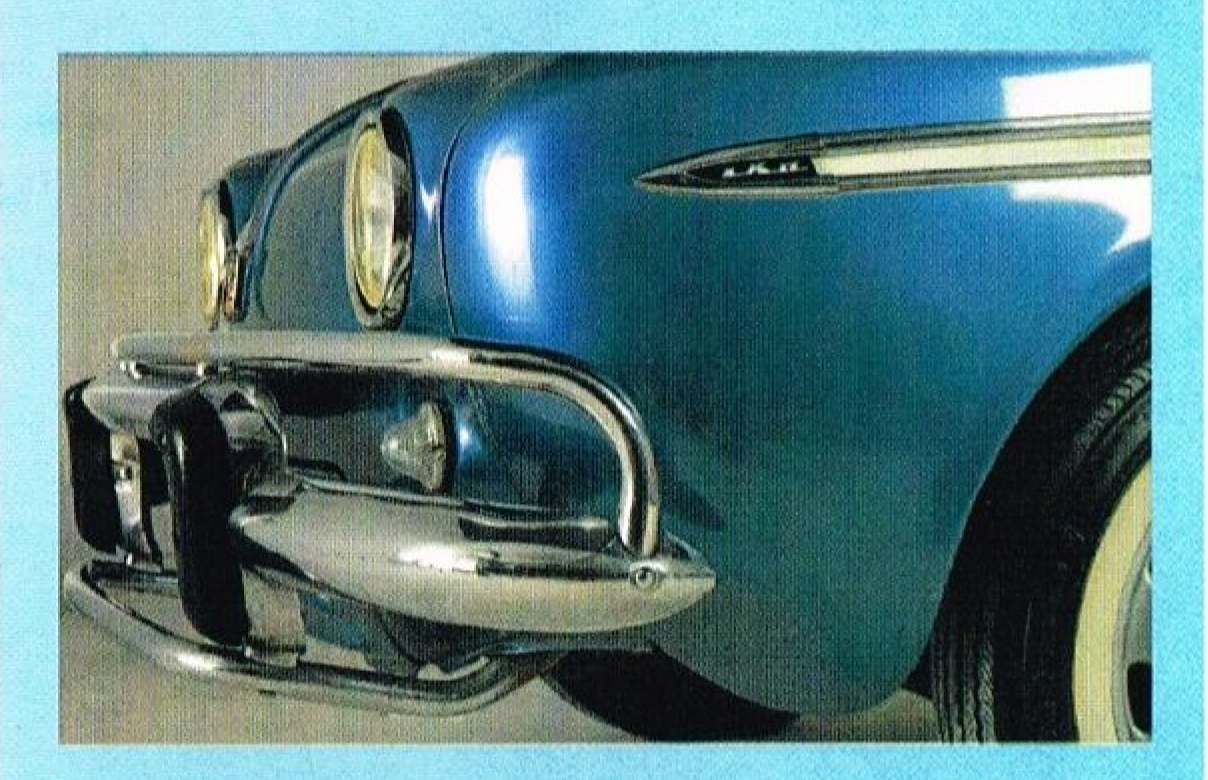
• **Motor**	cuatro cilindros en línea
• **Cilindrada**	845 cc
• **Potencia**	40 CV a 4.200 r.p.m.
• **Velocidad máxima**	130 km/h

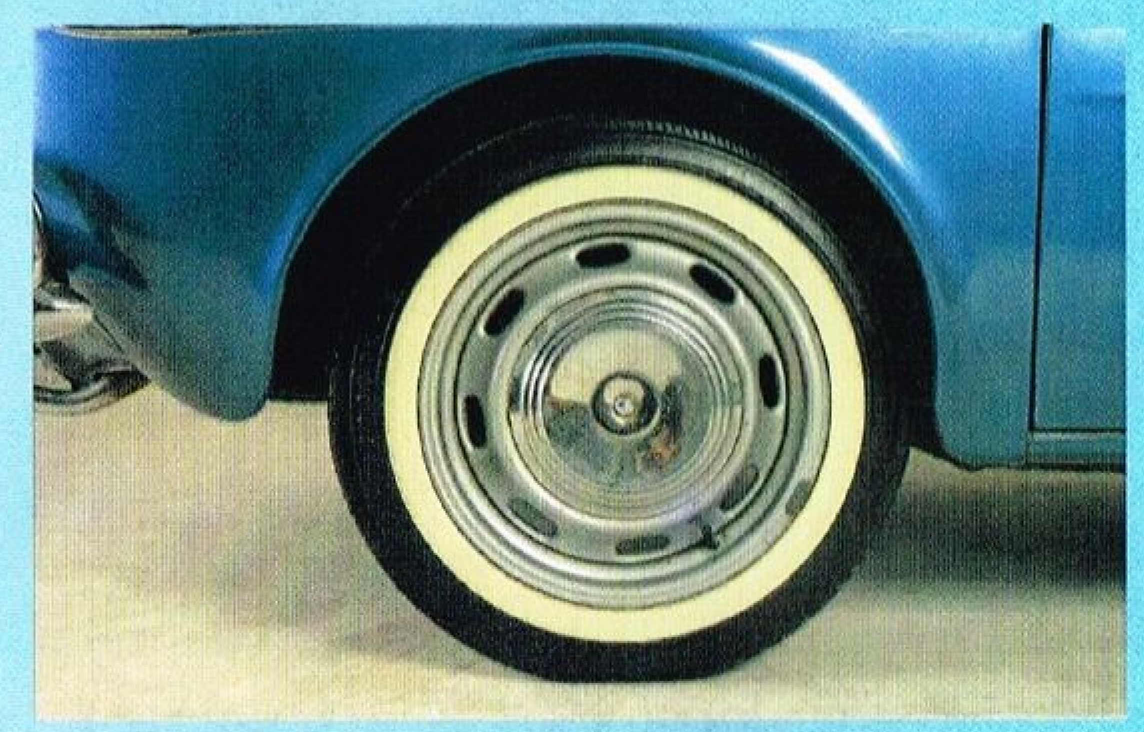
FIAT 600 1971

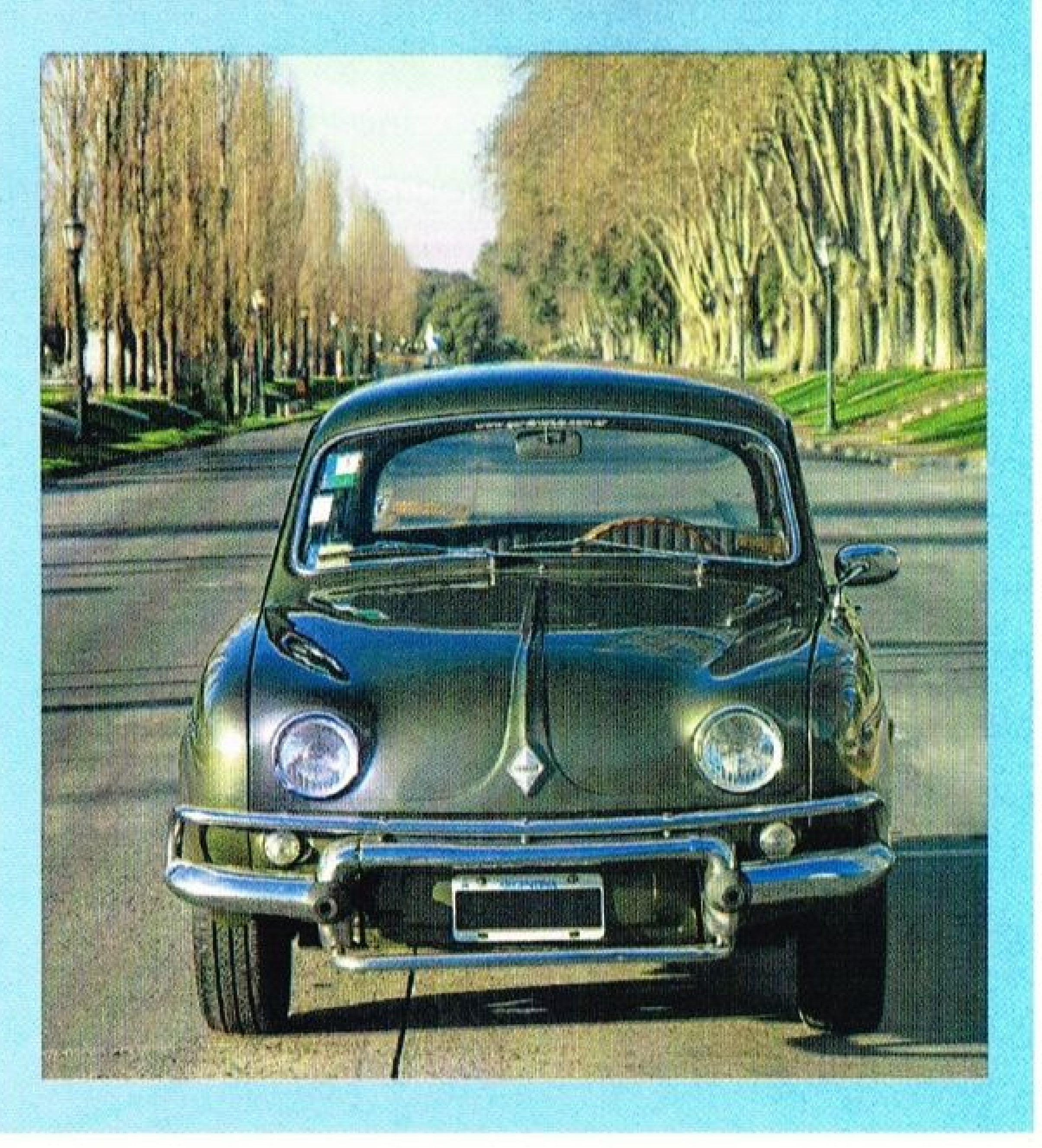
• **Motor**	cuatro cilindros en línea
• **Cilindrada**	797 cc
• **Potencia**	36 CV a 5.000 r.p.m.
• **Velocidad máxima**	115 km/h

RENAULT GORDINI

Con mejor confort interior gracias a las cuatro puertas y algo más de espacio en el baúl (ubicado en la parte delantera), el Gordini marcaba también la diferencia en algunas cuestiones de confiabilidad relacionadas con la construcción del chasis.





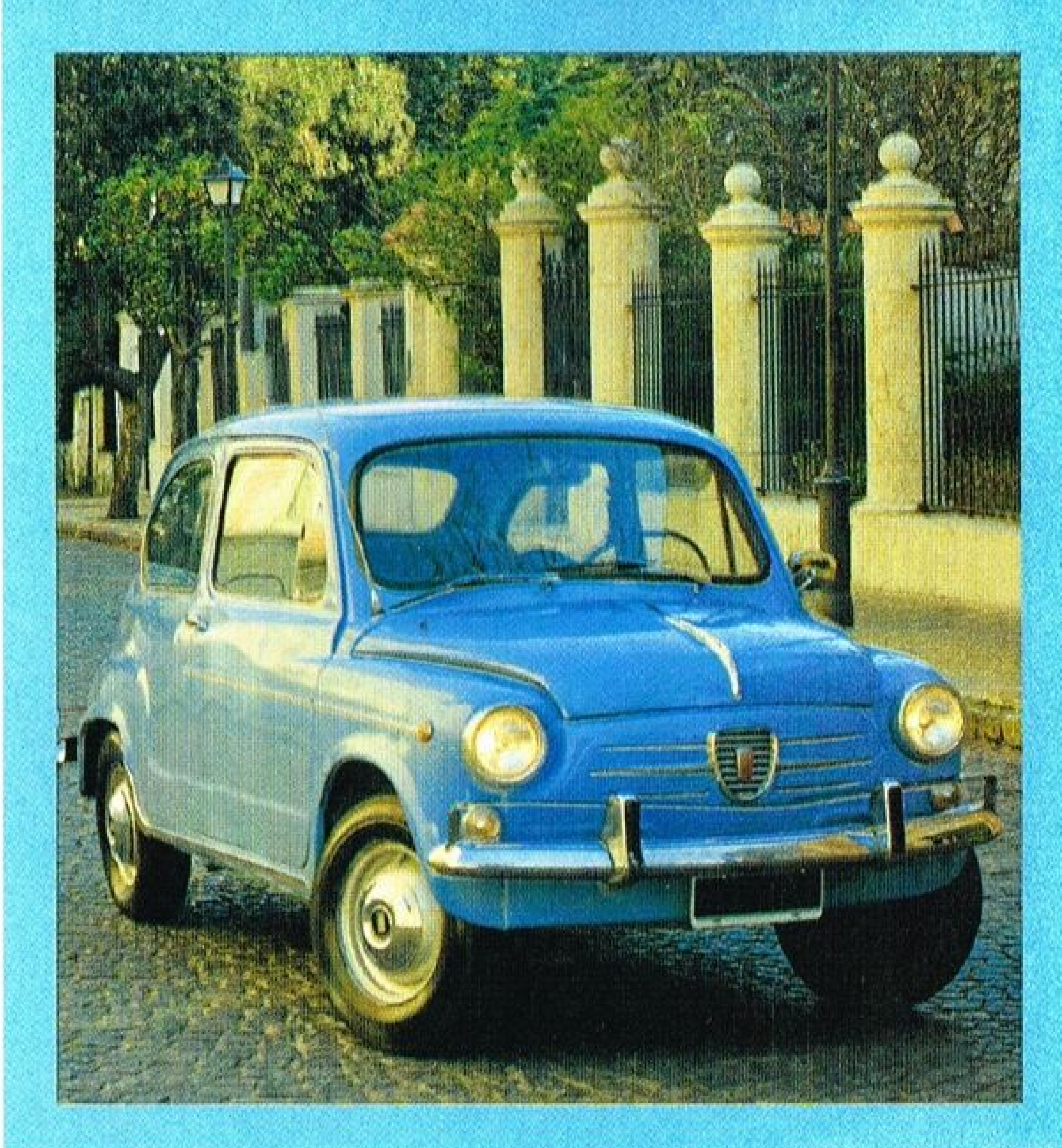


FIAT 600

Uno de los modelos chicos más vendidos de la historia. Fácil de manejar y con un estilo que sedujo a todos los que querían acceder a un primer auto. Los números de venta avalan su trayectoria y todavía el "Fitito" sigue siendo un modelo cotizado.







AMÉDÉE GORDINI



"El Brujo" de la velocidad

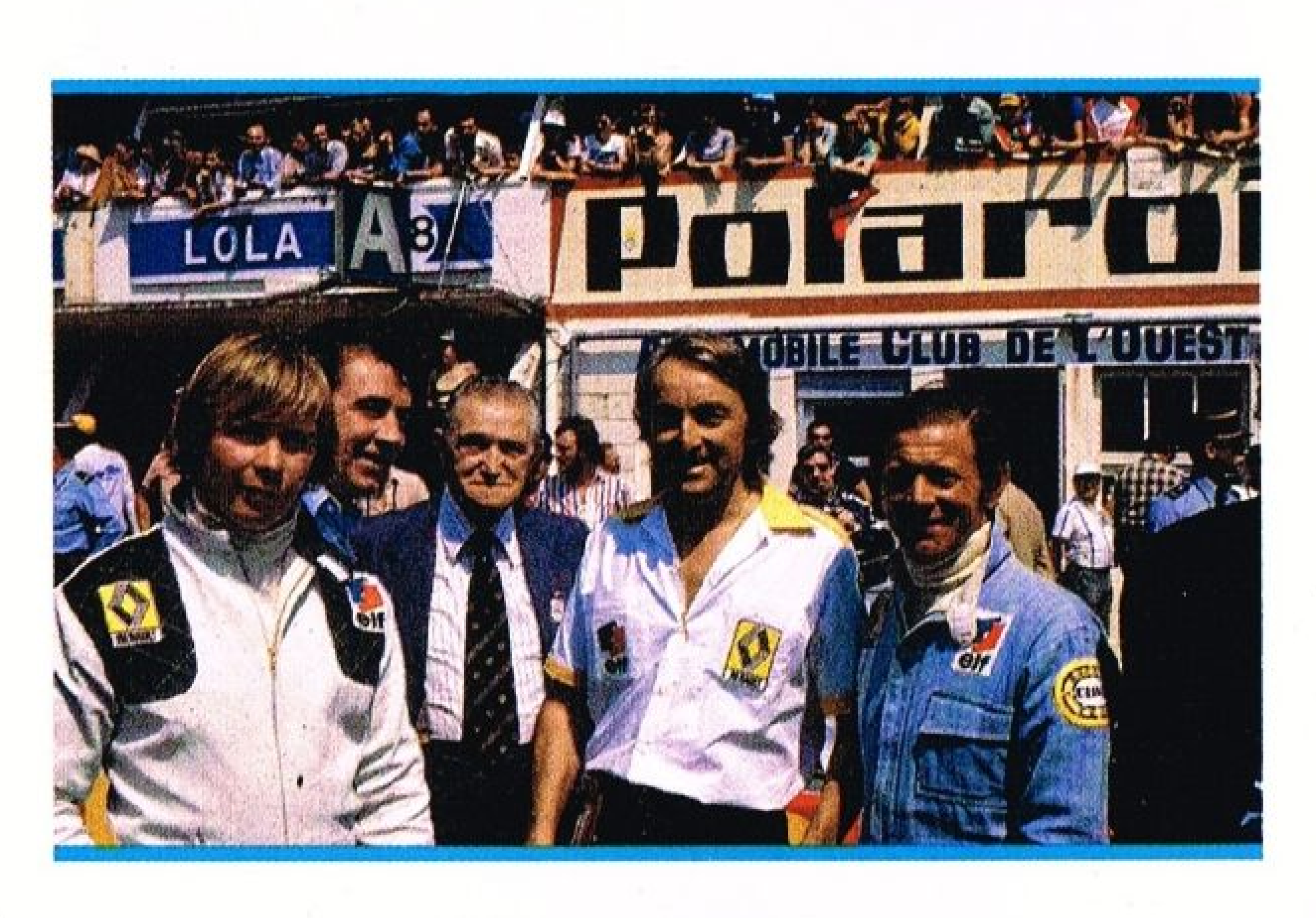
Suele ser injusto el hecho de ligar a algunos personajes de la historia automotriz al simple hecho de haber estado asociados a una marca de renombre, cuando, en realidad, fueron puntales de los grandes capítulos del pasado y permanecerán en el tiempo por sus recordadas creaciones. Un caso concreto fue, es y será el de Amédée Gordini. También, en aquellos viejos tiempos, dar una vuelta de tuerca a lo preestablecido era sinónimo de revolución. Y en ese sentido quedó sellado el nombre y apellido de este italiano, que nació en Bazzano, el 23 de junio de 1899 y se fue de este mundo un 25 de mayo de 1979 en París, Francia.

Llamado "El Brujo", desde los nueve años sintió que lo suyo estaba cerca de los autos, de los talleres y de la competición. Un tío lo llevó a una carrera en Bologna, la famosa Coppa Florio, y en ese mismo momento quedó impresionado con esas máquinas que superaban los 100 km/h. Cuenta la leyenda que a metros de Gordini otro niño también comenzaba a darse cuenta cuál iba a ser su destino. Era, ni más ni menos, que Enzo Ferrari, a la postre un rival directo de Gordini en los primeros años de la Fórmula 1.

Amadeo o Amedeo, de acuerdo con el sitio en el que se lo ubique dentro de su rica historia, empezó a trabajar en Isotta Fraschini bajo las órdenes de Alfieri Maserati cuando apenas tenía 14 años. Tras el parate general por la Primera Guerra Mundial, los pasos de este ya inquieto creador lo llevaron a trabajar en Mantova, junto a otro personaje de renombre, Tazio Nuvolari. Los movimientos de una fanmilia que pendulaba entre Italia y Francia, hicieron que Gordini se instalara en el país galo antes de cumplir los 20, para trabajar en Hispano Suiza y después armar su propio taller y comenzar definitivamente su actividad como creador y preparador de autos de carrera, que incluso él mismo pilotaba.

Su relación con Enrico Teodoro Pigozzi, fundador de SIMCA, terminó por darle el espaldarazo final para meterse de lleno en el desarrollo de autos de competición, en especial de la marca Fiat. Al poco tiempo, la fusión se concretó y nació SIMCA-Gordini. Con el modelo T11 de esa marca, el mismísimo Amédée ganó en Marsella la Coupe de L'Entraide Francaise, el 12 de mayo de 1946. Y nuestro Juan Manuel Fangio tomó esa máquina para su debut en Europa, el 18 de julio de 1948, cuando en Reims largó segundo con el 15T-1430 cc, aunque no llegó a terminar la competencia.

Para el sentimiento argentino, inolvidable será aquel momento en el que dos glorias del automovilismo mundial fueron unidas por Gordini. En 1950, Juan Manuel Fangio y Froilán González corrieron las 24 Horas de Le Mans con una Berlineta Simca Gordini 20TS, de 1492 cc con compresor. Ese vehículo está en el Museo de Balcarce. "Amédée Gordini fue el primero en comprender la importancia de la relación peso-potencia y por eso construía estos autitos capaces de vencer en ciertas circunstancias a máquinas mucho más poderosas." Firmado: Juan Manuel Fangio.

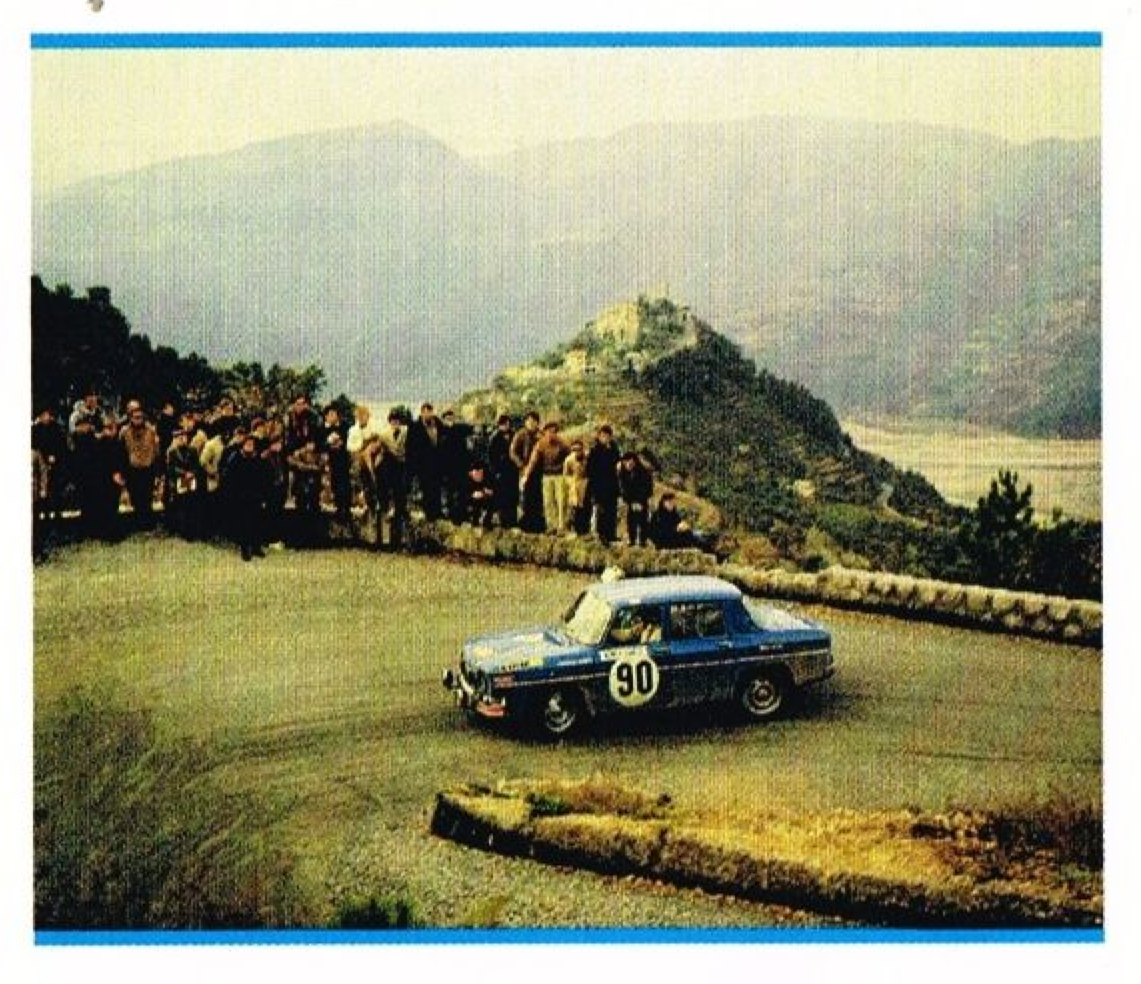


POSTAL.

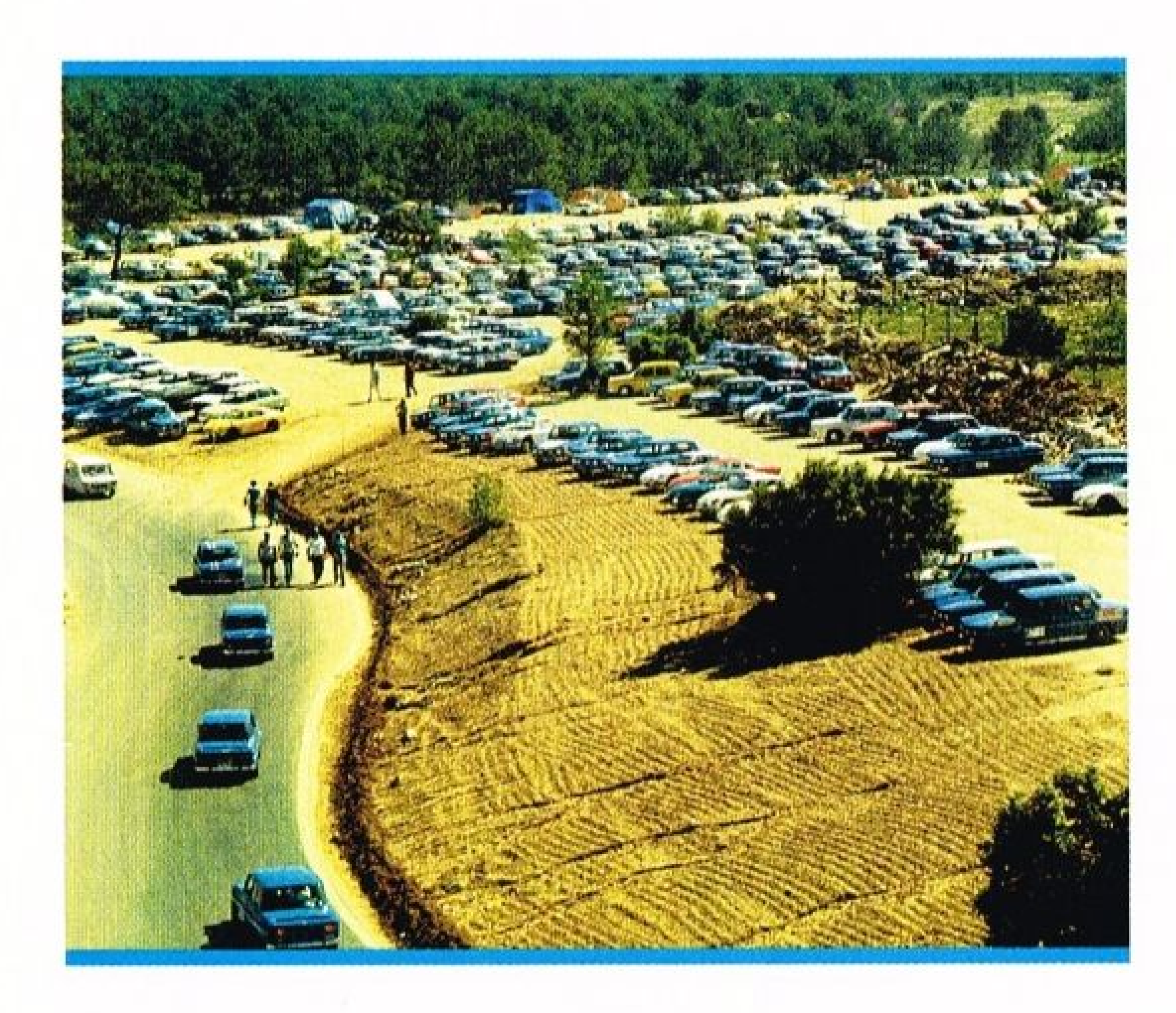
Gordini en Las 24 Horas de Le Mans de 1978, con los pilotos franceses Pironi, Larrousse y Jaussaud.



ARTESANAL. *Los detalles de la producción tenían gran calidad de terminación, como los apliques de la tapa del baúl.*



DAUPHINE. *Se destacaba en el rally por su buena relación peso potencia.*



FRANCIA. *Un rally monomarca con todos los Dauphine de los años 60.*



CONFORT INTERIOR. *Además de la performance deportiva, se buscó privilegiar el confort interior y la capacidad de carga.*



ALIANZA. *También compitió en el Rally Mundial con los modelos SIMCA.*

128

Grandes Premios de Fórmula 1 disputados por Gordini, entre 1950 y 1956, siempre con equipo propio o en alianza con Simca.

RENAULT TWINGO GORDINI RS

Un repaso a la historia para sentir el futuro

La marca francesa recurrió a la historia para tocar el sentimiento de sus fanáticos y llevar la denominación Gordini a una serie especial del Twingo parece ser la mejor decisión.





La historia de ambas marcas, que tantos buenos capítulos escribieron en conjunto, se merecía una reedición semejante. La llegada de la segunda generación del Renault Twingo, siempre teniendo en cuenta el mercado europeo, desde ya, funcionó además como el puntapié inicial para renombrar una de sus versiones con la denominación Gordini. Y la elección fue bien pensada, porque la variante RS del Twingo pasó a ser Gordini RS, con motor naftero 1.6, de 16 válvulas y de 133 CV, con caja de cambios manual de cinco velocidades. Por tamaño y potencia, los modelos más parecidos son el Abarth 500 y el MINI Cooper.

Para enlazar esa idea, traer algo del pasado y agregarle mucho del futuro parece ser la mejor ecuación. De allí, el perfil "retro" de este pequeño de la marca francesa. Con un color azul Malta como tono de lanzamiento, el Twingo Gordini RS presenta una doble óptica frontal que se destaca en su parte delantera, en la que ya se hacen presentes varios detalles estéticos en color blanco: paragolpes, carcasa de espejos retrovisores y franjas adhesivas que recorren capó y techo.

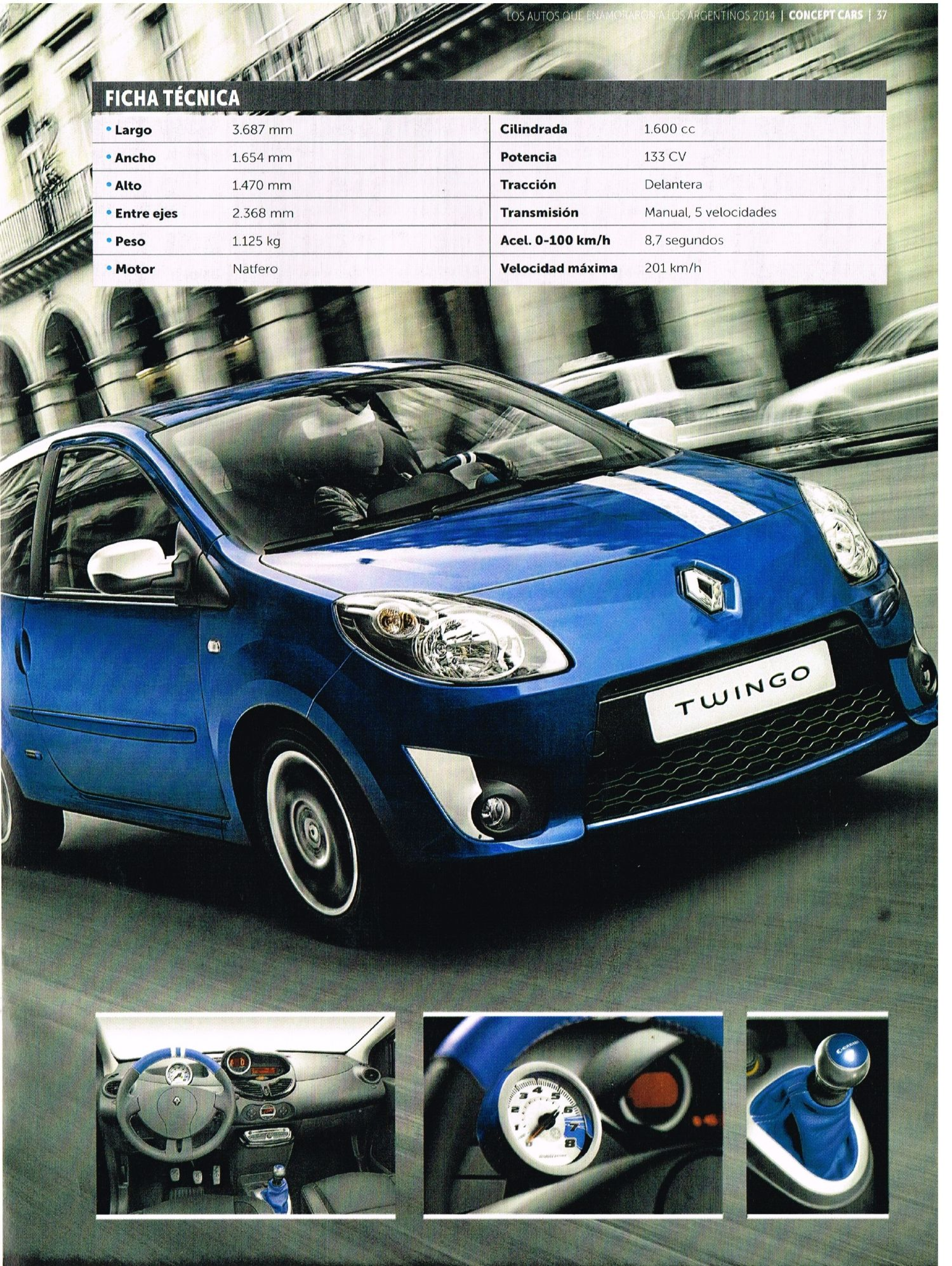
Las llantas bicolor de 17 pulgadas y unos sutiles logotipos con el sello Gordini marcan el corte estilístico de la línea lateral de este Twingo. Atrás, en el portón, cierra con la figura sin grandes particularidades. Y en todo caso queda para el alerón, también en blanco, el punto más alto de esa foto posterior.

Por dentro, la característica principal es la posición centralizada de todo el instrumental, con un par de pantallas para toda la información disponible y el detalle más deportivo sobre la columna de dirección, por detrás del volante: reloj de cuentarrevoluciones, que llama la atención por entre el aro del volante, también bicolor.

La estructura del Twingo Gordini RS y sus 133 CV son suficientes para devolver sensaciones de deportividad. Duro, áspero, saltarín, que por tamaño, peso y capacidad de reacción, va directamente a esa catalogación de "parece un karting", que generalmente identifica a este tipo de pequeño sport.

FICHA TÉCNICA

• **Largo**	3.687 mm	**Cilindrada**	1.600 cc
• **Ancho**	1.654 mm	**Potencia**	133 CV
• **Alto**	1.470 mm	**Tracción**	Delantera
• **Entre ejes**	2.368 mm	**Transmisión**	Manual, 5 velocidades
• **Peso**	1.125 kg	**Acel. 0-100 km/h**	8,7 segundos
• **Motor**	Natfero	**Velocidad máxima**	201 km/h



RENAULT KWID CONCEPT

Un todoterreno "volador"

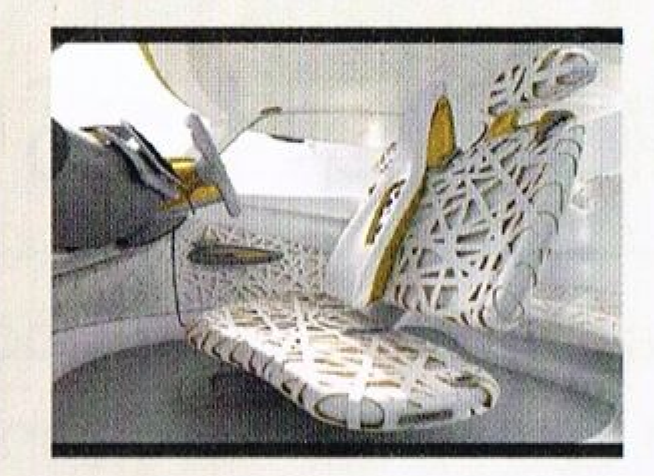
Diseñar y darle forma a un prototipo no sólo tiene como objetivo fabricar un auto de producción en serie. Las marcas también lo hacen para probarse a sí mismas, medir su propio potencial. Y en ese sentido va este desarrollo de Renault llamado Kwid Concept. Es un prototipo con aspecto de todoterreno, con dos puertas, movido por un motor naftero y con capacidad para transportar hasta cinco pasajeros. La compañía francesa anunció que el objetivo de este Kwid es mostrar su habilidad para producir vehículos pequeños y atractivos.

Al habitáculo se ingresa por un par de puertas eléctricas que se abren hacia arriba, tipo "alas de gaviota". En el frontal, hay dos pantallas, una táctil a la izquierda del volante y otra detrás del mismo con funciones de instrumentación. Y en vez de palanca de cambios, las marchas se pasan con unos mandos ubicados a la derecha de la columna de dirección.

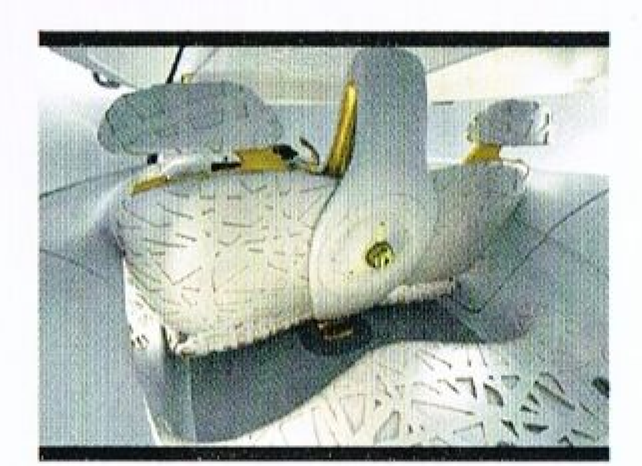
Otra particularidad, en su interior, es la distribución de las cinco plazas. Tiene tres asientos en la fila delantera y dos en la trasera. El conductor ocupa la plaza central





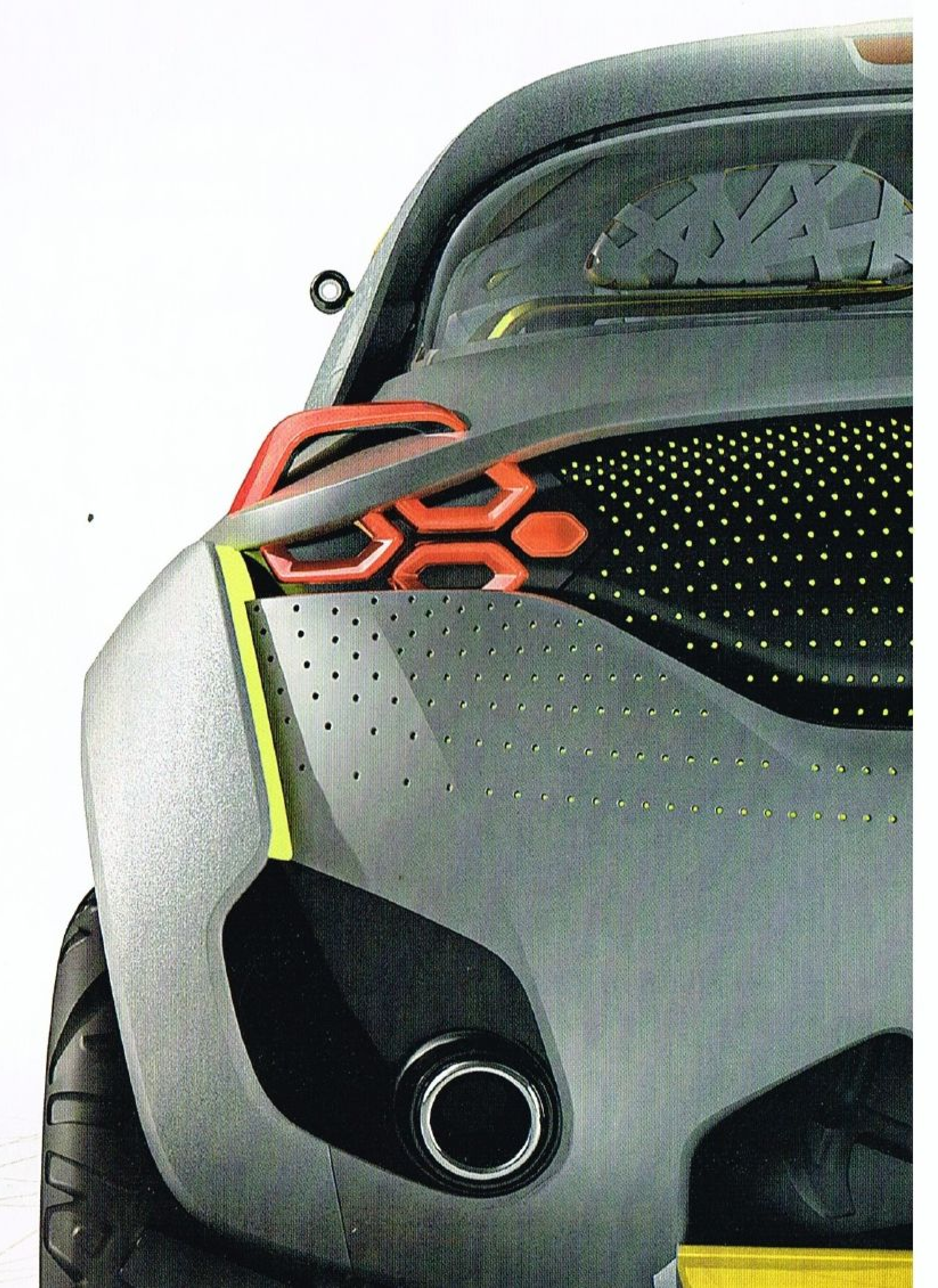






de la fila delantera y su asiento está apenas por delante de los otros dos. Los pasajeros de las plazas traseras pueden controlar el sistema de aire acondicionado a través de unos mandos que hay en la parte posterior del respaldo del asiento del conductor.
En la parte trasera, en la zona de carga, está el detalle curioso y particular de este Renault. Allí se guarda una especie de helicóptero teledirigido, también conocido como Drone. Renault le da el nombre de Flying Companion y lleva una cámara de video. Se puede controlar manualmente a través de un display en el tablero o de modo automático en base a un patrón de puntos GPS previamente definidos.
Según Renault, el Kwid Concept también puede ser traccionado por un sistema de propulsión eléctrico, ya que cuenta con un espacio para las baterías y una toma de carga detrás del logotipo frontal. Así como está planteado, tiene un motor naftero turbo de 1.2 litro y una caja de cambios automática de doble embrague, con tracción simple.





CLUB RENAULT GORDINI DE ARGENTINA



Una pasión que se hereda

Los socios del club adoran estos autos porque sus padres o abuelos los tuvieron. Y como son para andarlos, dicen, recorren el país literalmente de punta a punta.

El Club Renault Gordini de Argentina, fundado en diciembre de 2000, busca fomentar la conservación y restauración de tres vehículos fabricados por IKA bajo licencia Renault en los años sesenta: Gordini, Dauphine y 850. En sus comienzos los socios se reunían en compañía de otros clubes de la marca, pero luego comenzaron a transitar su propio camino.

En 2006 se creó una filial en Casilda (Santa Fe), oportunidad en que tuvo lugar la primera caravana, llevando ropa, alimentos y elementos de limpieza para donar a una entidad del lugar. Esa modalidad fue adoptada para siempre, porque cada año se repite la acción, aunque cambiando el destino de los viajes.

En esas caravanas, los vehículos viajan miles de kilómetros por todo el país, sin importarles a sus dueños que se trate de ejemplares de medio siglo de vida. La más larga ocurrió en 2011, cuando se unieron las ciudades de Buenos Aires y Ushuaia recorriendo de punta a punta la patagónica ruta 3 a una "velocidad crucero" de 80 km/h. Pero no fue menos aquella que partió desde la capital del país con rumbo norte. La Quiaca esperó a los coches, cuyos dueños llegaron cansados pero felices.

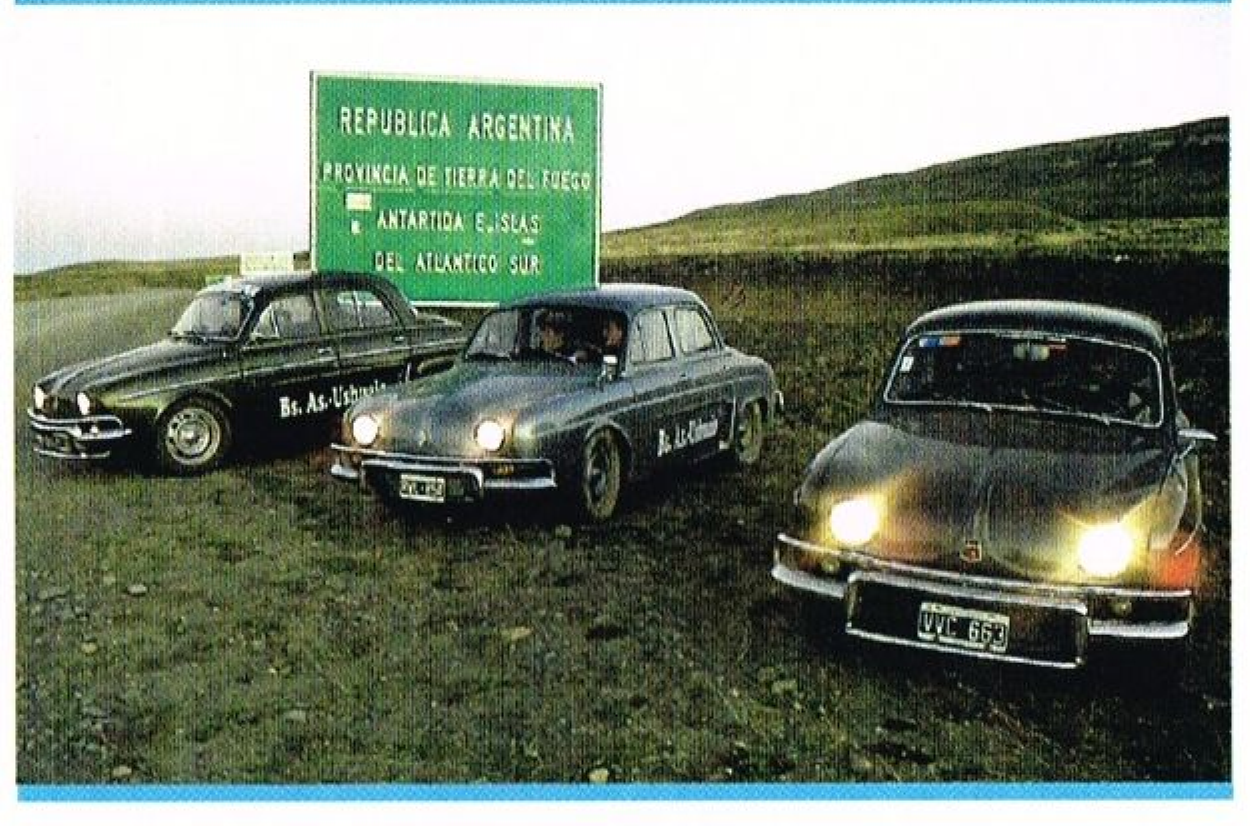


LOS MIEMBROS DEL CLUB QUE AGRUPA A LOS TRES VEHÍCULOS FABRICADOS POR IKA: GORDINI, DAUPHINE Y 850.

Mendoza y Foz do Iguazú (Brasil) también los tuvieron en sus calles, pero el periplo no terminará ahí. Los Gordini, Dauphine y 850 quieren más. Porque, como dice Esteban Luque, presidente del club, hay buenos motivos: "Viajamos para demostrar que estos vehículos pueden circular como el primer día, y son una experiencia sin igual para cada uno de los participantes".



EN CORDOBA, UNA DE LAS REUNIONES MAS CONCURRIDAS EN LOS 14 AÑOS DE HISTORIA DE LA AGRUPACION.



HASTA EL FIN DEL MUNDO, A UN PROMEDIO DE 80 KILOMETROS POR HORA. LA PEQUEÑA EPOPEYA DE LOS SOCIOS.

www.gordiniclub.com.ar

CLUB I.A.M.E



Reservorio de cultura nacional

A través de la preservación de vehículos alguna vez hechos por el Estado, este club busca promover el conocimiento de una orgullosa actividad industrial desarrollada entre 1927 y 1980.

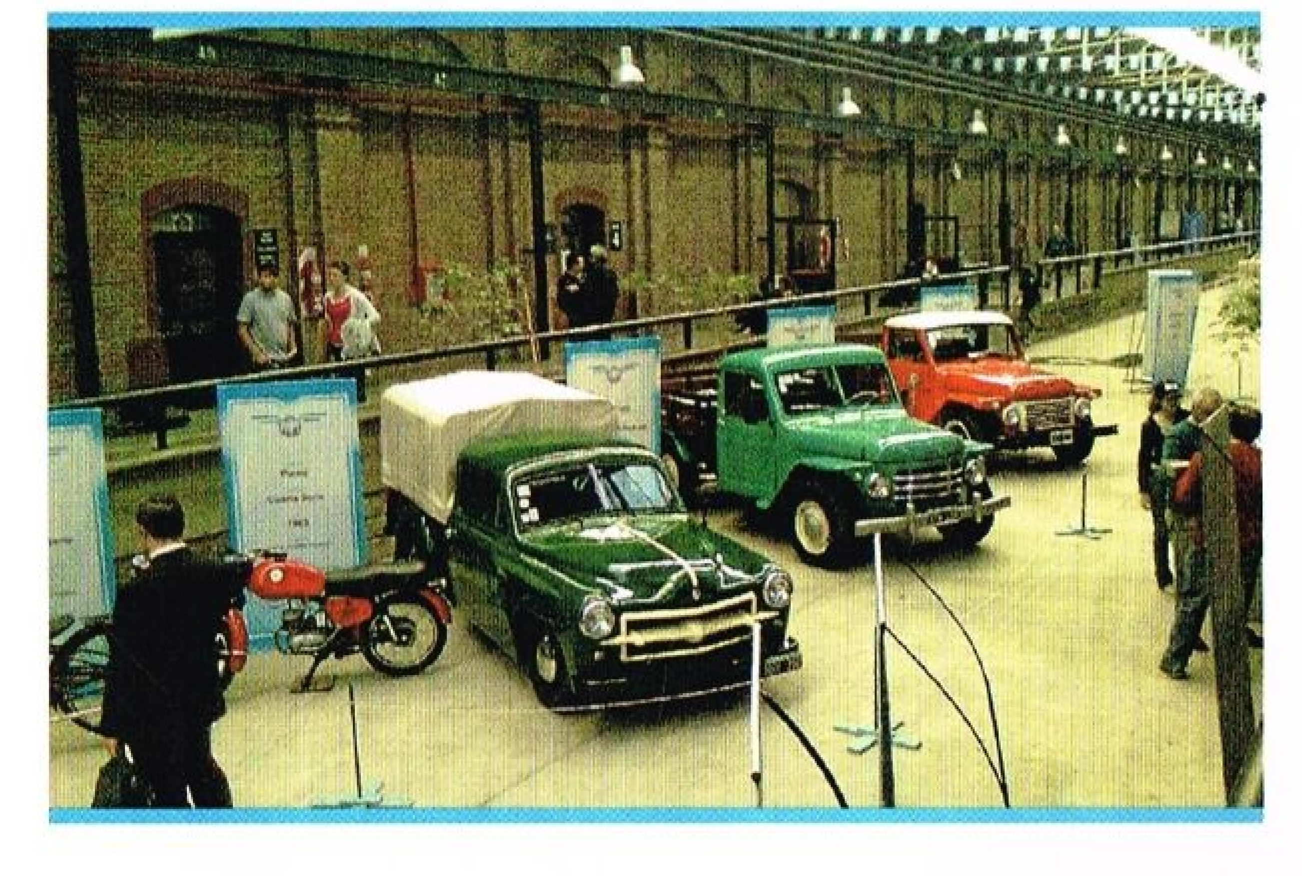
Cuenta la historia que este club nació a partir de algo negativo: la crisis de 2001. A partir de ese momento "hubo en la sociedad una revalorización de nuestra industria nacional, y fue así como un grupo de entusiastas de los vehículos nacionales y su historia nos reunimos la cálida tarde del 28 de marzo de 2004 para conformar el club IAME", recuerda Gabriel Fermoselle, su presidente. IAME son las siglas de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado, que no fue la única empresa estatal en fabricar coches. En la historia hubo otras, por eso en el club reciben ejemplares salidos de otras fábricas similares entre 1927 y 1980.



LOS SOCIOS FUNDADORES RESOLVIERON CREAR EL CLUB TRAS LA CRISIS DE 2001, PARA RESALTAR LAS VIRTUDES DE LA INDUSTRIA NACIONAL.

Su objetivo de máxima es ambicioso: "Promover en la comunidad el conocimiento de los vehículos originales con el fin de desarrollar actividades educativas y de instrucción, rescatando el espíritu y el orgullo de la industria nacional", sintetizan en un texto de presentación. Por eso, llevan adelante un programa de difusión e intercambio cultural, científico y educativo con entidades e instituciones gubernamentales y no gubernamentales a nivel nacional.

Nunca falta su presencia en exposiciones, encuentros y conferencias. Pero tienen entre ceja y ceja la formación de un reservorio histórico cultural, incluyendo una sede con biblioteca, taller de restauración y aulas para capacitación. Todo sea por cumplir con su lema: "Hay que mirar hacia el futuro rescatando lo mejor de nuestro pasado".



LAS RASTROJEROS DE TODAS LAS ÉPOCAS SON LAS JOYAS MÁS VALORADAS EN TODAS LAS EXPOSICIONES.



EL MODELO USADO PARA LA ESTAMPILLA DEL BICENTENARIO DEL CORREO ARGENTINO FUE PROVISTO POR EL CLUB.

www.clubiame.com.ar

Dos vehículos versátiles

El Gordini como gran opción familiar, era un auto espacioso y de fácil acceso. El Rastrojero fue un símbolo del trabajo del campo argentino. Los dos vehículos apuntaban a una necesidad concreta de sus respectivas épocas y potenciales clientes. IKA fabricaba el sedán bajo licencia Renault en Córdoba, mientras que la pick-up era producto del Estado nacional. Dos de las formas que hicieron de la Argentina uno de los países con industria automotriz más pujante y cuya época se puede revivir en parte por intermedio de estos avisos.











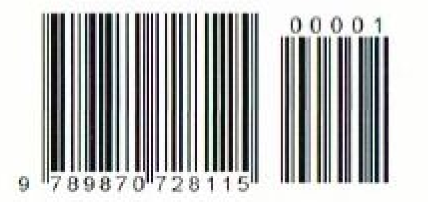


AGRADECIMIENTOS

Club Renault Gordini de Argentina (Esteban Luque, Raúl Mbazbaz y César Ingianna), Club IAME (Osvaldo, Gabriel y Héctor Fermoselle); José María Villafuerte, Fiat 600 Club de Argentina y archivo fotográfico Clarín. Algunas imágenes fueron tomadas de publicaciones de la época.

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2014





COMO DAUPHINE, EN 1960 FUE EL PRIMER MODELO RENAULT FABRICADO EN EL PAÍS. ESTA VERSIÓN DEPORTIVA LLEGÓ DESPUÉS. Y FUE INEVITABLE QUE UNO FUERA SINÓNIMO DEL OTRO PARA SIEMPRE.